Der Gepäckschein

nach der Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Max Constantin Riedel
Gerichtsassessor in Dresden.

Druck von Robert Noske, Borna-Leipzig
Großbetrieb für Dissertationsdruck
1914

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Erster Abschnitt.
Die Rechtsquellen.

§ 1. Die Rechtsquellen und ihr Verhältnis zueinander 1
§ 2. Der Geltungsbereich der Eisenbahnverkehrsordnung 4

Zweiter Abschnitt.
Die Voraussetzungen für die Erteilung eines Gepäckscheins.

§ 3. Abschluß eines Personenbeförderungsvertrages 6
§ 4. Abschluß eines Reisegepäckbeförderungsvertrages 10

Dritter Abschnitt.
§ 5. Form und Inhalt des Gepäckscheins 18

Vierter Abschnitt.
Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

A. Formellrechtlich.
§ 6. Der Gepäckschein eine öffentliche Zeugnisurkunde 20

B. Materiellrechtlich.
§ 7. Bedeutung des Gepäckscheins für die Entstehung, Ausübung, Übertragung und das Erlöschen des Rechts des Reisenden auf Beförderung und Auslieferung des Reisegepäcks und des Rechts der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht 23
§ 8. Rechtliche Bedeutung des Gepäckscheins in sonstiger Beziehung 26
a) § 32 Abs. 2 u. 5 EVO.
b) § 31 Abs. 1 EVO.
c) §§ 34 Abs. 6, 36 Abs. 1 EVO.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547026_0117

Literaturverzeichnis.

Brunner, Die Wertpapiere. In Endemanns Handbuch des Wechsel- und Seerechts, Leipzig 1882, Bd. 2 S. 140 ff.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 2. 4. Aufl. Jena 1904.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung. 3. Aufl. Berlin 1910.

Endemann, F., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 8. u. 9. Aufl. Berlin 1903—1910.

Endemann, W., Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Leipzig 1887.

Endemann, W., Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Epstein, Das neue österreichische Eisenbahnbetriebsreglement. Brünn 1872.

Fuchs, W., Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs. Wien 1881.

Gaupp-Stein, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 10. Aufl. Tübingen 1913.

Goldschmidt, System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892.

Göppert, Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Berlin 1894.

Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins. Diss. Leipzig 1904.

Hertzer, Handkommentar der Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1902.

Jakobi, Die Wertpapiere im bürgerlichen Rechte des Deutschen Reichs. Jena 1901.

Janzer u. Burger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908. Mannheim und Leipzig 1909.

Kittel, Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908. Handausgabe mit Erläuterungen. Leipzig 1910.

Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1860.

Koehne, C., Grundriß des Eisenbahnrechts. Berlin 1906.

Huntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren. Leipzig 1857.

Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. 4. Aufl. Tübingen und Leipzig 1901.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1901.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 13. Aufl. Berlin 1907.

v. d. Mosel, Handwörterbuch des sächsischen Verwaltungsrechts. 12. Aufl. Leipzig 1912.

Oertmann, Kommentar des Bürgerlichen Gesetzbuchs. 3./4. Aufl. Berlin 1910.

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. 3. Aufl. Berlin 1907.

Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs, bearbeitet von Achilles, Gebhardt und Spahn.

Puchelt, Kommentar zum Allgem. deutschen Handelsgesetzbuch. 4. Aufl., herausgegeben von Förtsch, 1892—1894.

Reindl, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Breslau 1909.

Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechts Bd. 3 S. 284 ff. Leipzig 1885.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1906/07.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 7./8. Aufl. München und Berlin 1912.

Thöl, Das Handelsrecht. 6. Aufl. Leipzig 1879. Bd. 3: Das Transportgewerbe. Leipzig 1880.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Erster Abschnitt.

Die Rechtsquellen.

§ 1.

Die Rechtsquellen und ihr Verhältnis zueinander.

Die grundlegenden Bestimmungen über den Gepäckschein finden sich in den §§ 32 Abs. 5, 34 Abs. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung v. 23. 12. 1908 (EVO.). Neben der EVO. kommt aber auch noch das HGB. als Rechtsquelle in Betracht. Dies ergibt sich daraus, daß die Erteilung eines Gepäckscheins, wie später zu zeigen sein wird, von zwei Voraussetzungen abhängig ist: nämlich einmal davon, daß eine Person — ein Reisender — mit der Eisenbahnverwaltung einen Personenbeförderungsvertrag abschließt, andrerseits davon, daß dieser Reisende Gepäck bei sich führt, das er zur Beförderung aufliefert, hinsichtlich dessen er also selbständig neben dem Personenbeförderungsvertrage einen Güterbeförderungsvertrag mit der Eisenbahnverwaltung eingeht.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Personenbeförderung sind allein im 3. Abschnitte der EVO. (§§ 10—29) enthalten, auf den das HGB. in seinem 7. Abschnitte über die Beförderung von Gütern und Personen auf der Eisenbahn in dem einzigen die Beförderung von Personen erwähnenden § 472 ausdrücklich als die allein in Frage kommende gesetzliche Bestimmung hinweist. Soweit die EVO. nicht alle Rechtsverhältnisse der Personenbeförderung regeln sollte, kommen ergänzend die Vorschriften des BGB. zur Anwendung.[1])

Soweit dagegen die zweite Voraussetzung für die Erteilung eines Gepäckscheines — der Abschluß eines Güterbeförderungsvertrags — in Betracht kommt, ist zu bemerken, daß sowohl das HGB. in seinem 7. Abschnitte als auch die EVO. Bestimmungen über die Befürderung von Gütern auf den Eisenbahnen enthalten. Dieses Nebeneinander der Bestimmungen bedingt ihre Abgrenzung gegeneinander. Diese Abgrenzung ergibt sich aus dem rechtlichen Charakter der EVO.

---

[1]) vgl. JW. 1905 S. 484 Nr. 1.

Die EVO. hat den Charakter einer Rechtsverordnung des Reiches.[2]) Die Erhebung der EVO. zur Rechtsverordnung ist nun zwar nicht durch eine ausdrückliche Bestimmung erfolgt, ergibt sich aber daraus, daß nach den Bestimmungen des § 454 HGB. den Bestimmungen der EVO. innerhalb gewisser Grenzen der Vorrang eingeräumt wird vor den allgemeinen Bestimmungen des HGB., daß auch sonst wiederholt auf die Bestimmungen der EVO. zur Ergänzung des HGB. verwiesen, und daß jede Vereinbarung, die mit der EVO. im Widerspruch steht, für nichtig erklärt wird (vgl. HGB. §§ 471, 472). Hieraus ergibt sich, wie schon die Denkschrift S. 269 ausführt, daß der EVO. der Charakter einer Rechtsverordnung des Reiches zukommt. Hierzu führt Staub[3]) zutreffend aus: „Man wird nicht umhin können, dieser Absicht des Gesetzgebers entsprechend der EVO. den Charakter einer Rechtsverordnung beizulegen, wenn es auch einfacher gewesen wäre, ausdrücklich auszusprechen, daß die EVO. zur Rechtsverordnung erhoben werde".

Laband[4]) verneint die Rechtsgültigkeit der EVO. mit dem Hinweise darauf, daß sie als Rechtsverordnung nur durch Spezialgesetz oder zwar vom Bundesrate, aber nur auf Grund gesetzlicher Ermächtigung, hätte erlassen werden dürfen. Diese Auffassung wird von der Mehrheit der Schriftsteller abgelehnt.[5]) Es soll hier nur kurz Erwähnung finden, was Staub, m. E. durchaus zutreffend, gegen Laband geltend macht. Staub[6]) führt aus: „Durch das neue HGB. sollte nur der rechtliche Charakter der EVO. geändert werden, im übrigen aber sollte an den Grundlagen, auf denen die EVO. nach den Vorschriften der Reichsverfassung beruht, nichts geändert werden (Denkschrift S. 289). Dies ist im Gesetz erkennbar dadurch zum Ausdruck gelangt, daß die Bezeichnung ‚Eisenbahnverkehrsordnung' beibehalten ist. Ebenso wie hierunter zunächst die alte, ebenfalls vom Bundesrat erlassene EVO. v. 15. 11. 1892 fiel, so muß dies auch für die neue an deren Stelle getretene Verkehrsordnung v. 26. 10. 1899 gelten. Ferner weist auch die Vorschrift des § 471 HGB. unmittelbar darauf hin, daß die Verkehrsordnung nicht als Sondergesetz gedacht ist. Denn nur, wenn sie im Verordnungswege zu erlassen ist, bedurfte es der ausdrücklichen Bestimmung, daß die Verkehrs-

---

[2]) Eger Anm. 1 III zu § 1; Makower S. 1575; Staub S. 1905.
[3]) Anm. 2 zu § 453 S. 1905.
[4]) Staatsrecht Bd. 3 § 74; DJZ. 1900 S. 509.
[5]) Kaufmann in DJZ. 1901 S. 185; Mode in DJZ. 1904 S. 1084; Harzburger in DJZ. 1901 S. 59; Scherer in JW. 1902 S. 57.
[6]) Anm. 3 zu § 453 S. 1906.

ordnung trotz ihres Charakters als Rechtsverordnung nicht gewisse Bestimmungen des HGB. ausschließen oder beschränken dürfe".

Was aber für die Verkehrsordnung v. 26. 10. 1899 gilt, muß auch gelten für die an deren Stelle getretene EVO. v. 23. 12. 1908, die seit 1. 1. 1909 in Kraft ist.

Aus dem Charakter der EVO. als einer Rechtsverordnung des Reichs ergeben sich nun neben anderen hier nicht interessierenden Rechtsfolgen für die Abgrenzung der nebeneinander bestehenden Vorschriften des HGB. und der EVO. über die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen folgende Grundsätze [7]):

1. Die Vorschriften der EVO. können die Vorschriften des HGB. über das Frachtgeschäft (3. Buch 6. Abschnitt §§ 425—452) ändern, und zwar insoweit, als dadurch die Verpflichtungen der Eisenbahnen aus §§ 432 Abs. 1 u. 2, 438, 439 HGB. weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

2. Die Vorschriften der EVO. können weiter auch die Vorschriften des HGB. über das Eisenbahnfrachtgeschäft (3. Buch 7. Abschnitt §§ 453—473) ändern, jedoch mit der beschränkenden Maßgabe, daß dadurch die Verpflichtungen der Eisenbahnen aus §§ 453, 455—470 HGB. weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

Hieraus ergibt sich die Abgrenzung wie folgt: Zunächst finden die Vorschriften der EVO. Anwendung, soweit sie nach den eben entwickelten Grundsätzen zulässig sind. Trifft die EVO. solche zulässige Bestimmungen nicht, dann finden die Vorschriften des 6. und 7. Abschnittes des HGB. Anwendung, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die Bestimmung des 7. Abschnittes als lex specialis wieder denen des 6. Abschnittes als lex generalis vorgehen. Sollte das HGB. noch Bestimmungen vermissen lassen, so greifen nach Art. 2 EG. zum HGB. die Vorschriften des BGB. Platz.

Schließlich sind zur Handhabung und Ergänzung der EVO. noch „Allgem. Ausführungsbestimmungen" von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltung erlassen worden, die für alle Verwaltungen gelten und in drei Teile (Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Deutscher Eisenbahn-Tiertarif und Deutscher Eisenbahn-Gütertarif) zerfallen. Hierzu kommen noch die vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande erlassenen „Allgem. Abfertigungsvorschriften" in zwei Teilen (1. Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren; 2. Abfertigung von Eil- und Frachtgütern. Die „Vorschriften über die Beförderung von Personen und Reisegepäck [Personenbeförderungsvorschriften] und die Fahrdienstvorschriften").

---

[7]) vgl. Eger Anm. 1 III zu § 1.

Diese „Allgem. Abfertigungsvorschriften" enthalten in § 17 die formellen Vorschriften über Form, Inhalt, Ausfüllung und sonstige Behandlung des Gepäckscheins, in den §§ 23, 24 Sonderfälle der Verwendung des Gepäckscheins.

Nach § 2 EVO. bedürfen die „Allgem. Ausführungsbestimmungen" zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde (das ist die mit der Aufsicht über die Eisenbahnen betraute Zentralbehörde des betreffenden Bundesstaates: in Preußen der Minister der öffentlichen Arbeiten, in Bayern der Minister für Verkehrsangelegenheiten, in Sachsen das Finanzministerium nach § 1 der sächs. Verordnung v. 1. 4. 1905) [8]) und der Aufnahme in den Tarif, der auch die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde erkennen lassen muß.

§ 2.

Der Geltungsbereich der EVO. [9])

Der Geltungsbereich der EVO. ist im § 1 EVO. dahin bestimmt, daß die EVO. auf allen dem öffentlichen Verkehre dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands schlechthin gilt, für den internationalen Verkehr dagegen nur insoweit, als dieser selbst nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

Intern ist der Verkehr, der sich ausschließlich innerhalb der Grenzen Deutschlands bewegt, dessen Aufgabe- und Bestimmungsstation innerhalb Deutschlands liegen. International ist der Verkehr, der mit durchgehendem Frachtbriefe aus deutschem Gebiete in das Gebiet eines anderen Staates oder umgekehrt übergeht oder Deutschland durchläuft.

Hinsichtlich des internen Verkehrs findet die EVO. schlechthin auf jeden Verkehr Anwendung, mag er Personen- oder Güterverkehr, Lokalverkehr oder Verkehr von Bahn zu Bahn sein. Dagegen ist der internationale Verkehr den Bestimmungen der EVO. nur insoweit unterworfen, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Solche besondere Bestimmungen sind aber nur erlassen hinsichtlich des Verkehrs, der dem Internationalen Übereinkommen (I. Ü.) über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung des Zusatzübereinkommens v. 19. 9. 1906 unterliegt. Nach seinem Art. 1 findet das I. Ü. Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das

---

[8]) vgl. v. d. Mosel S. 197.
[9]) Eger Anm. 3 zu § 1.

Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates befördert werden. Auf diesen Verkehr findet also die EVO. keine Anwendung (RG. Bd. 42 S. 24). Jeder sonstige internationale Verkehr untersteht der EVO., wenn er in den Grenzen Deutschlands sich bewegt oder durch Deutschland hindurchgeht.

Gegenstand dieser Abhandlung ist nur der im internen Verkehre Verwendung findende Gepäckschein.

Soweit im Rahmen vorstehender Erörterungen die Bestimmungen der EVO. Anwendung finden, bestimmt § 1 EVO. weiter, daß sie nur dann gelten, wenn der Eisenbahnverkehr stattfindet auf solchen Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands, die dem öffentlichen Verkehre dienen. Es findet sonach die EVO. keine Anwendung auf Straßenbahnen, Privatanschlußbahnen, Bahnen innerhalb privater Etablissements, Industrie- und Hafenbahnen usw. Für diejenigen an sich zwar dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen, die aber der EVO. trotzdem nicht unterliegen (sogen. Kleinbahnen), gelten zwar ebenso wie für Haupt- und Nebenbahnen die Bestimmungen des 6. und 7. Abschnittes des 3. Buches des HGB., nicht aber die Bestimmungen der EVO., vielmehr treten nach § 473 Abs. 1 HGB. für diese Bahnen an Stelle der EVO., wo auf diese in den §§ 453, 459, 460, 462—466 HGB. verwiesen ist, die Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung. Auch haben diese Kleinbahnen die den Haupt- und Nebeneisenbahnen obliegende Pflicht zur Übernahme von Transporten nach allen Stationen des Deutschen Reiches nur mit der Maßgabe, daß sie die Annahme von Gütern zur Beförderung auf ihrer Bahnstrecke nicht verweigern dürfen.

Zweiter Abschnitt.

Die Voraussetzungen für die Erteilung des Gepäckscheins.

§ 3.

Der Abschluß eines Personenbeförderungsvertrags.

§ 32 Abs. 5 EVO. bestimmt, daß dem Reisenden bei Annahme seines Gepäcks ein Gepäckschein auszuhändigen ist. Aus dieser Fassung ergibt sich die erste Voraussetzung für die Erteilung des Gepäckscheins von selbst: Nur derjenige, der Reisender ist, erhält einen Gepäckschein.

Reisender im Sinne vorstehender Bestimmung ist derjenige, der mit der Eisenbahnverwaltung einen auf Beförderung seiner Person nach einem bestimmten Orte gerichteten Vertrag abschließt. Der Wille des Reisenden ist, der Eisenbahnverwaltung erkennbar, darauf gerichtet, nach seinem Reiseziele befördert zu werden, nicht aber darauf, nur zum Vergnügen auf der Eisenbahn zu fahren. Hieraus ergibt sich, daß die Verpflichtung der Eisenbahn aus dem Vertrage sich nicht darin erschöpfen kann, daß sie dem Reisenden lediglich das Fahren auf der Eisenbahn ermöglicht, sondern darin, daß sie alle diejenigen Transporthandlungen vornimmt, die erforderlich sind, und zwar in ihrer Gesamtheit erforderlich sind, um den Reisenden an sein Reiseziel zu befördern. Die einzelnen Transporthandlungen stellen sich also dar als Dienstleistungen, durch die ein Erfolg — nämlich die Anbringung des Reisenden am Bestimmungsorte — hervorgebracht werden soll. Gegenstand der Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung ist also ein durch Dienstleistung herbeizuführender Erfolg. Hiernach stellt sich der vom Reisenden mit der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Personenbeförderungsvertrag als ein Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 2 BGB. dar.[10]) Die Verpflichtung des Reisenden aus diesem Werkvertrage besteht in der Zahlung der vereinbarten Ver-

[10]) F. Endemann Bd. 1 § 175 S. 1100; Göppert S. 61; Cosack 3. Aufl. § 97 I, 1a; Staub S. 1936 Anm. 3 zu § 472; RG. Bd. 62 S. 120. Nur erwähnt sei die ganz vereinzelt dastehende Auffassung Hahns in seinem Komm. z. HGB. S. 739, wonach Sachmiete vorliegen soll.

gütung, nämlich des Fahrpreises. Nur ist der Fahrpreis im Gegensatz zu der dispositiven Bestimmung des § 641 BGB. vorzuleisten. Diese von der Eisenbahnverwaltung statuierte Vorleistungspflicht des Reisenden ist aus verkehrstechnischen, ohne weiteres einleuchtenden Gründen gerechtfertigt.

Wann kommt nun dieser Vertrag zustande? Nach den allgemeinen Bestimmungen kommt ein Vertrag zustande durch Stellung eines Antrags und Annahme dieses Antrags durch den Antragsempfänger. Auf unseren Fall angewendet, erhebt sich zunächst die Frage: wer stellt den Antrag auf Beförderung, die Eisenbahn oder der Reisende? Man könnte geneigt sein, in den von der Eisenbahnverwaltung zum Aushang gebrachten Fahrplänen die Erklärung der Eisenbahnverwaltung zu erblicken, daß sie bereit sei, Verträge über die Beförderung von Personen nach Maßgabe des Fahrplans abzuschließen, mithin die Offerte zum Abschluß eines Personenbeförderungsvertrags. Dieser Auffassung würde der Umstand, daß die Offerte ad personas incertas gerichtet ist, nicht entgegenstehen, da die rechtliche Möglichkeit eines solchen Antrags in der Wissenschaft allgemein anerkannt ist.[11]) Dagegen scheitert diese Auffassung m. E. an dem Mangel der nötigen Bestimmtheit des Inhalts der Offerte. Die Fahrpläne zeigen nur an Ankunft und Abfahrt der einzelnen Züge an den verschiedenen Stationen einer in ihrem Ausgangs- und Endpunkte im voraus bestimmten Strecke. Sie enthalten also nur Anträge auf Abschluß von Personenbeförderungsverträgen innerhalb des vorbezeichneten Rahmens. Welcher Vertrag im einzelnen denn nun aber eigentlich geschlossen werden soll, ist erst dann festzustellen, wenn der Reisende am Fahrkartenschalter angibt, nach welcher der mehreren Stationen und in welcher Wagenklasse — denn auch die Wahl der Wagenklasse lassen die Fahrpläne offen — er fahren will. Diese Angaben des Reisenden machen erst den Inhalt des Vertrags zu einem hinreichend genau begrenzten und bestimmten. Man hat also davon auszugehen, daß der Antrag zum Abschluß des Vertrags vom Reisenden ausgeht, während den Fahrplänen nur die Bedeutung einer Aufforderung zur Stellung von Anträgen innerhalb des Rahmens der Fahrpläne zukommt.

Dieser Antrag des Reisenden bedarf nun der Annahme seitens der Eisenbahnverwaltung. Eine ausdrückliche Erklärung dieser Annahme dem Antragenden gegenüber ist aber nach § 151 BGB. dann nicht erforderlich, wenn eine solche Erklärung nach der Ver-

---

[11]) vgl. Staub, Exk. zu § 361 Anm. 13 S. 1286; Staudinger Bd. 1 S. 563; Mot. z. BGB. Bd. 1 S. 67.

kehrssitte nicht zu erwarten ist. Dieser Fall ist beim Antrage des Reisenden gegeben, denn kein Reisender erwartet — selbst wenn er sich der rechtlichen Tragweite seiner Erklärung am Fahrkartenschalter bewußt sein sollte — eine ausdrücklich erklärte Annahme seiner Offerte. Die Annahme dieser Offerte seitens der Eisenbahnverwaltung ist darin zu erblicken, daß der die Bahnverwaltung insoweit vertretende Schalterbeamte auf den Antrag des Reisenden sich anschickt, im Sinne des Antrags tätig zu werden. Da aber jedes Tätigwerden voraussetzt, daß in der Vorstellung des Handelnden vorerst der Wille zum Tätigwerden gebildet, m. a. W., daß erst ein Entschluß zum Tätigwerden gefaßt werde, so liegt die Annahme des Antrags bereits kurz vor dem Augenblicke der Entschlußfassung vor, denn der Beamte faßt den Entschluß, im Sinne des Antrags tätig zu werden, natürlich erst und nur dann, wenn er den Antrag angenommen hat. Das äußere Verhalten des Schalterbeamten — er wendet sich z. B. auf den Antrag des Reisenden hin dem Fahrkartenschranke zu, um die Fahrkarte auszuhändigen, oder er greift nach der ihm ohne weitere Vorbereitung sofort zugänglichen Fahrkarte — läßt also erkennen, daß bereits eine Annahme der Offerte, wenn auch nicht ausdrücklich erklärt, stattgefunden hat. Das Aushändigen der Fahrkarte selbst an den Reisenden stellt sich bereits als eine Erfüllungshandlung in bezug auf den schon abgeschlossenen Personentransportvertrag dar.

Abzulehnen dagegen ist die von Endemann[12]) vertretene Auffassung, der Personenbeförderungsvertrag käme erst mit der Aushändigung der Fahrkarte an den Reisenden zustande, was sich daraus ergäbe, daß der Reisende ohne Besitz der Fahrkarte keinen Anspruch auf Beförderung habe, selbst dann nicht, wenn die Zahlung des Fahrgeldes oder der Abschluß des Transportvertrags nachgewiesen werde.

Bei seiner Beweisführung geht Endemann zunächst (S. 674) zutreffend davon aus, daß der Vertrag zustande komme durch Einigung der Parteien über Preis und Transport. Er sieht also den Vertrag als einen Konsensualvertrag an. Weiter fordert Endemann aber noch eine äußere Erscheinungsform der Willenseinigung, die er in der die Vollendung des Abschlusses bildenden Aushändigung der Fahrkarte erblickt. Das Erfordernis der äußeren Erscheinungsform der Willenseinigung, soweit es in der Aushändigung der Fahrkarte liegen soll, ist abzulehnen. Die äußere Erscheinungsform der Willenseinigung liegt, wie schon vorstehend ausgeführt, eben in dem äußeren Verhalten des Beamten. Dieser

[12]) Recht der Eisenbahnen S. 675.

nimmt den Antrag an, indem er vielleicht mit dem Kopfe nickt, oder auch dadurch, daß er dem Antrage nicht widerspricht, was z. B. geschehen würde, wenn ein Reisender zur Benutzung eines nur die 1. und 2. Wagenklasse führenden Luxuszuges eine Fahrkarte 3. Klasse fordern würde. Schon in diesem Augenblicke liegt der Konsens vor, nicht aber ist der Abschluß des Vertrags suspensiv bedingt durch die Aushändigung der Fahrkarte. Wäre dies der Wille der Eisenbahnverwaltung, so wäre es z. B. unverständlich, daß man einmal überhaupt ohne Fahrkarte, andrerseits aber auch nach einer Station befördert wird, die in der Fahrtrichtung hinter derjenigen liegt, bis zu der man eine Fahrkarte gelöst hat. Im ersteren Falle wird ein Vertrag geschlossen mit dem Beamten an der Bahnsteigsperre, im letzteren mit dem Zugschaffner. Hieraus ergibt sich, daß die Eisenbahn die Entstehung des Beförderungsanspruchs des Reisenden nur an die Voraussetzung der Willenseinigung über Transport und Preis, nicht aber darüber hinaus noch an die Aushändigung einer Fahrkarte knüpfen will. Richtig dagegen ist, daß der Reisende ohne die Fahrkarte zunächst des Mittels zur Durchführung seines bereits entstandenen Beförderungsanspruchs beraubt ist. Ob in diesem Falle der Reisende seinen Beförderungsanspruch anderweit nachweisen und doppelt gezahltes Fahrgeld zurückverlangen kann, ergibt sich aus der rechtlichen Natur der Fahrkarte und hat an sich mit Abschluß des Beförderungsvertrags nichts zu tun.

In der Regel ist die Annahme einer Offerte ins Belieben des Antragsempfängers gestellt. Für die Eisenbahnverwaltung dagegen besteht eine Verpflichtung zur Annahme der Offerte, soweit sich diese im Rahmen der Fahrpläne hält. Es besteht für die Eisenbahnverwaltung ein sogen. Kontrahierungszwang. Dieser ergibt sich aus dem im § 3 EVO. — der seiner allgemeinen Fassung nach auch für die Beförderung von Personen gilt — unter gewissen Voraussetzungen festgesetzten Transportzwang. Die Eisenbahn trifft nach § 3 Ziff. 1 EVO. die Transportpflicht dann, wenn den geltenden Beförderungsbedingungen entsprochen wird. Von diesen Beförderungsbedingungen interessiert hier nur die des § 13 Abs. 1 EVO., wonach der Reisende in dem hier allein interessierenden Regelfalle vor dem Antritte der Fahrt eine Fahrkarte erwerben muß. Diese Fahrkarte wird aber nur ausgehändigt gegen Entrichtung des Fahrpreises. Die Entrichtung des Fahrgeldes setzt aber wiederum den Abschluß des Personenbeförderungsvertrags voraus, der den Beförderungsanspruch begründet. Es ergibt sich also: Weil die Eisenbahn die Transportpflicht hat, hat sie auch die Pflicht, mit dem Reisenden den Vertrag abzuschließen, durch den der Reisende den Anspruch auf Beförderung erwirbt.

Der Transportzwang ohne den Kontrahierungszwang wäre gegenstandslos. Da die Eisenbahn in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die Transportpflicht vom Besitze einer Fahrkarte abhängig macht, könnte sie ihre Transportpflicht dadurch illusorisch machen, daß sie willkürlich in einzelnen Fällen keine Fahrkarte ausgäbe. Diese Willkür soll aber ausgeschlossen sein wegen der monopolartigen Stellung der Eisenbahn, die den Reisenden zwingt, sich ihrer zum raschen Fortkommen zu bedienen, will er nicht unter unnötigem Zeitverluste und Aufwendung größerer Mittel einen an sich überflüssigen Umweg machen.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß nach § 11 EBO. gewisse Personen von der Beförderung auf der Eisenbahn schlechthin ausgeschlossen sind, gewisse wieder nur bedingungsweise zugelassen sind. Gegenüber den von der Beförderung ausgeschlossenen Personen entfällt sonach der Transportzwang, gegenüber den anderen Personen besteht er nur bedingt.

Zusammenfassend wird nunmehr als erste Voraussetzung für die Erteilung eines Gepäckscheins festgestellt: Es muß von dem Reisenden mit der Eisenbahnverwaltung unter den Voraussetzungen des § 8 Ziff 1—4 EBO. ein Vertrag abgeschlossen worden sein, der die Beförderung des Reisenden nach einer Station einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Haupt- oder Nebeneisenbahn Deutschlands zum Gegenstande hat.

§ 4.

Der Abschluß eines Güterbeförderungsvertrags.

Die zweite Voraussetzung für die Erteilung eines Gepäckscheins ergibt sich aus § 32 Abs. 5 EBO.: „Bei der Annahme des Reisegepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhändigen".

Also nicht jeder Reisende erhält einen Gepäckschein, sondern nur derjenige, der Reisegepäck zur Beförderung bei der Bahn abliefert.[13])

Der Begriff „Reisegepäck" ergibt sich aus § 30 Abs. 1 EBO. dahin, daß darunter Gegenstände zu verstehen sind, deren der Reisende zur Reise bedarf. Es sind darunter, wie Eger[14]) zutreffend ausführt, im allgemeinen alle diejenigen Sachen zu verstehen, die, getrennt vom Körper des Reisenden, als von ihm zum

[13]) Das nicht zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck (Handgepäck) bleibt im Rahmen dieser Arbeit außer Betracht, da für Handgepäck kein Gepäckschein ausgestellt wird.

[14]) Anm. 116 zu § 30 EBO.

Reisezwecke mit sich geführt, befördert werden. Es fallen darunter zunächst alle diejenigen Gegenstände, die der Reisende zu seinem eigenen Reisebedürfnisse mit sich führt: z. B. also Kleidung, Wäsche, Toilettengegenstände usw. Ob unter den Begriff „Reisegepäck" auch diejenigen Gegenstände fallen, die der Reisende nicht zu seinem, sondern seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, könnte nach der jetzt geltenden EVO. — im Gegensatz zu dem alten Reglement, das in § 24 Abs. 1 das Reisebedürfnis der Angehörigen ausdrücklich erwähnte — zweifelhaft erscheinen, da die EVO. eine positive Bestimmung darüber nicht enthält. Aus praktischen Gründen ist m. E. die im alten Reglement getroffene Regelung auch unter der Herrschaft der EVO. aufrechtzuerhalten.[15]) Wollte man unterscheiden zwischen Gegenständen, die dem Reisebedürfnisse des Reisenden dienen, und solchen, die dem Reisebedürfnisse seiner Angehörigen dienen, und wollte man weiter die zuletzt genannten von der Beförderung als Reisegepäck ausschließen, so müßte in jedem Falle eine Trennung der Sachen stattfinden. Eine solche Trennung würde aber in vielen Fällen daran scheitern müssen, daß viele Gegenstände dem Reisebedürfnisse sowohl des Reisenden als seinen gleichfalls mit ihm reisenden Angehörigen dienen werden. Weiter würde aber einer solchen Trennung erst eine Durchsuchung des Gepäcks des Reisenden vorangehen müssen. Diese Durchsuchung würde aber mit Recht als ein Eingriff in die individuelle Rechtssphäre des Reisenden und in unserer im Zeichen des Verkehrs stehenden Zeit zugleich als eine verkehrshemmende, bureaukratische Umständlichkeit empfunden werden. Aber nicht nur Betrachtungen allgemeiner Natur drängen dazu, eine Unterscheidung im angegebenen Sinne zu verwerfen, auch die „Allgem. Ausführungsbestimmungen" zu § 32 unter Nr. 3 lassen erkennen, daß eine solche Unterscheidung tatsächlich nicht stattfindet, denn es wird an dieser Stelle der Möglichkeit Erwähnung getan, das Reisegepäck mehrerer zusammengehörender und nach einer Bestimmungsstation reisender Personen auf *einen* Gepäckschein aufzugeben. — Was weiter als zum Reisezwecke mit sich geführt anzusehen ist, bestimmt sich nach dem Zwecke, den der einzelne Reisende mit der Reise verbindet. Der Begriff „Reisezweck" ist also subjektiv, es kommt ihm deshalb, wie *De Jonge*[16]) bemerkt, eine umfassende Bedeutung zu, so daß unter Reisegegenständen sowohl Gebrauchsgegenstände, die der Vergnügungsreisende, als auch z. B. Warenproben, die der Geschäftsreisende mit sich führt, zu begreifen sind. Es ist also daran

[15]) vgl. auch **Lehmann-Ring** Bd. 2 S. 393.
[16]) **Preuß. Eisenbahnamt** 1888 S. 488.

festzuhalten, daß nur diejenigen Gegenstände des Reisenden und seiner Angehörigen begrifflich zum Reisegepäck gehören, die dem Reisezwecke dieser Personen dienen, mithin Reisebedürfnisse sind.

Um einem praktischen Bedürfnisse gerecht zu werden, bestimmt § 30 Ziff. 3—5 EVO., daß ausnahmsweise auch andere Gegenstände als Reisegepäck zugelassen werden können. Dementsprechend werden auch die in den „Allgem. Ausführungsbestimmungen" zu § 30 EVO. unter Ziff. 1 a—i aufgeführten Gegenstände als Reisegepäck angenommen, wobei die „Allgem. Abfertigungsvorschriften" in § 16 Abs. 3 den das Gepäck annehmenden Beamten zur Pflicht machen, daß bei der Beurteilung der Frage, ob die Abfertigung als Reisegepäck zulässig sei, den Reisenden möglichst entgegenzukommen und deshalb auch von jeder näheren Untersuchung ohne weiteres abzusehen sei, wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder sonstige Umstände dafür sprechen, daß die Gegenstände zum persönlichen Gebrauche während der Reise bestimmt sind.

Liefert nun der Reisende Reisegepäck zur Beförderung bei der Gepäckabfertigungsstelle auf, so liegt darin ein Antrag an die Eisenbahnverwaltung, einen Vertrag mit dem Reisenden abzuschließen, der gerichtet ist auf die Beförderung des Reisegepäcks nach der Bestimmungsstation, die vom Ausgangspunkte der Fahrt nicht weiter entfernt sein darf als die Bestimmungsstation der Fahrkarte. Dieser Antrag bedarf, um den Reisegepäckbeförderungsvertrag zur Entstehung zu bringen, der Annahme seitens der Eisenbahnverwaltung. Da aber der Reisende nach § 30 Abs. 1 EVO. die Beförderung seines Reisegepäcks nach den für dieses gegebenen Normen (§§ 32—39 EVO.) verlangen kann, so ist die Eisenbahn andrerseits auch verpflichtet, den Reisegepäcktransportvertrag mit dem Reisenden abzuschließen. Es besteht also auch hinsichtlich des Abschlusses dieses Vertrags für die Eisenbahnverwaltung ein Kontrahierungszwang, der sich außerdem auch noch aus der im § 3 EVO. statuierten Beförderungspflicht ergibt. Dieser Kontrahierungszwang besteht aber nicht schlechthin, sondern ist davon abhängig, daß das Reisegepäck durch seine Verpackung — z. B. in Koffern, Reisekörben, Reisetaschen, Hutschachteln usw. — als solches kenntlich ist, daß es sicher und dauerhaft verpackt ist und daß von den Gepäckstücken ältere Bezeichnungen (Eisenbahnbeförderungszeichen, Postbeförderungszeichen oder andere Zeichen, die mit Eisenbahnbeförderungszeichen verwechselt werden könnten) entfernt sind und daß das Gepäck spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgeliefert ist. Fehlt es nämlich an einer dieser Voraussetzungen, so ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet[17]) (wenn das Reisegepäck nicht

[17]) Eger Anm. 117 zu § 30 EVO.

durch seine Verpackung als solches kenntlich ist) bezw. (in den übrigen Fällen) berechtigt, die Beförderung als Reisegepäck abzulehnen.

Hat nun die Eisenbahnverwaltung die Transportofferte des Reisenden angenommen, so ist zwischen den Parteien ein Vertrag zustande gekommen, der noch der rechtlichen Qualifizierung bedarf.

Die Eisenbahn übernimmt mit dem Abschlusse des Vertrags dem Reisenden gegenüber die Ausführung der Beförderung seines Reisegepäcks (eines Gutes) nach dem Bestimmungsort. Diese Übernahme der Ausführung der Beförderung erfolgt, was nicht näher dargelegt zu werden braucht, gewerbsmäßig. Es stellt sich der Vertrag also einmal dar als ein Frachtvertrag im Sinne der §§ 425 ff. HGB., andrerseits ist er aber aus den gleichen Gründen wie der Personenbeförderungsvertrag zugleich ein Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 2 BGB.[18]) Der Frachtvertrag im Sinne der §§ 425 ff. HGB. ist, da sein Abschluß nach dem HGB. an keine bestimmte Form gebunden ist, ein Konsensualvertrag, der zustande kommt durch die Willensübereinstimmung der Kontrahenten über die Leistung (Beförderung) und Gegenleistung (Fracht).[19]) Die Formlosigkeit des Frachtvertrages im Sinne der §§ 425 ff. HGB. wandelt sich aber ins Gegenteil, sobald nämlich der Frachtführer — wie im vorliegenden Falle — die Eisenbahn ist. Für den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages ist nämlich durch die EVO. eine bestimmte Form vorgeschrieben. § 61 Abs. 1 Satz 1 EVO. bestimmt, daß der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Die Form für den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages besteht also in der Hingabe des Gutes mit dem Eisenbahnfrachtbriefe zur Beförderung an die Abfertigungsstelle und der entsprechenden Annahme seitens der letzteren. Die bloße Annahme ohne den Frachtbrief genügt ebensowenig zum Abschlusse des Eisenbahnfrachtvertrages wie die bloße Annahme des Frachtbriefes ohne die Annahme des Gutes.

Für den Reisegepäckbeförderungsvertrag, der nur eine besondere Kategorie des Eisenbahnfrachtvertrages ist, existiert aber eine dem § 61 Abs. 1 Satz 1 EVO. entsprechende Bestimmung über den Abschluß des Vertrages nicht.

Das Fehlen einer solchen Bestimmung im 4. Abschnitte der EVO. über die Beförderung von Reisegepäck bedingt die subsidiäre

---

[18]) vgl. auch Eger Anm. 260 zu § 61 EVO.; Wehrmann S. 27 u. 124; Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 455.

[19]) Endemann, Handelsrecht S. 719; Goldschmidt, Handb. des Handelsrechts Bd. 1 S. 734, 738; Puchelt Bd. 2 S. 378; Schott S. 299; Reindl in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1897 Nr. 12.

Anwendung der Bestimmungen des 8. Abschnitts der EVO. über die Beförderung von Gütern, da die Beförderungsweise für Reisegepäck, wenn sie auch von der für gewöhnliches Frachtgut erheblich abweicht, im vorliegenden Falle doch eine sinngemäße Anwendung der Bestimmung des § 61 Abs. 1 Satz 1 EVO. auf das Reisegepäck durchaus gestattet. Es stehen also der Annahme, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag nach Analogie von § 61 Abs. 1 Satz 1 durch Hingabe des Reisegepäcks seitens des Reisenden und durch Annahme des Reisegepäcks zur Beförderung seitens der Bahn zustande kommt, rechtliche Bedenken nicht entgegen.[19a])

Steht es sonach fest, *wie* der Reisegepäckbeförderungsvertrag zustande kommt, so ist doch andrerseits noch die Frage offen, *wann* er zustande kommt. Der Zeitpunkt des Zustandekommens fällt, wie sich als Schlußfolgerung aus vorstehendem ergibt, zusammen mit dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung. In dem Zeitpunkte, wo das Reisegepäck als zur Beförderung angenommen anzusehen ist, ist auch der Reisegepäckbeförderungsvertrag perfekt geworden. Bei einem gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrage ist nach § 61 Abs. 1 Satz 2 EVO. das Gut als zur Beförderung angenommen dann anzusehen, wenn dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt worden ist. Eine analoge Anwendung dieser für die Beförderung von gewöhnlichem Eisenbahnfrachtgute gegebenen Bestimmung auf die Beförderung von Reisegepäck erscheint aber mit Rücksicht darauf unzulässig, daß bei der Beförderung von Reisegepäck für die Verwendung eines Frachtbriefes kein Raum ist.

Für den Reisegepäckbeförderungsvertrag ergibt sich aber der Zeitpunkt, wann das Reisegepäck als zur Beförderung übernommen anzusehen ist, anderweit zweifelfrei, und zwar aus dem Zusammenhalte der Bestimmungen des § 32 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 5 u. 6. § 32 Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz EVO. bestimmt: „Das Reisegepäck ist bei der Abfertigungsstelle aufzuliefern". § 32 Abs. 5 schreibt vor: „Bei der Annahme des Reisegepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhändigen". Die Bestimmung des § 32 Abs. 6 besagt: „Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung befördert oder wird Gepäck auf Stationen ohne Gepäckabfertigung angenommen, so gilt es gleichwohl mit dem Zeitpunkte der Annahme als zur Beförderung übernommen".

[19a]) Abzulehnen, weil im Gesetze keine Stütze findend, ist die von einigen Schriftstellern (u. a. Epstein S. 17, Goldschmidt S. 231, Koehne S. 95) vertretene Auffassung, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag erst zustande komme durch Aushändigung des Gepäckscheins.

Die Bestimmung des § 32 Abs. 6 enthält eine Fiktion des Inhalts, daß Reisegepäck als zur Beförderung übernommen gilt bereits im Momente der Annahme seitens der Eisenbahn. Und zwar greift diese Fiktion nur Platz, wenn auf einer Station mit Gepäckabfertigung in dringenden Fällen das Reisegepäck *ausnahmsweise* unter Vorbehalt späterer Abfertigung befördert wird oder wenn das Reisegepäck auf einer Station ohne Gepäckabfertigung angenommen wird. Aus dem Wesen der Fiktion ergibt sich aber, daß ein nicht vorhandener Umstand als vorhanden angesehen werden soll, damit Rechtssätze, die sich an den gedachten Tatbestand knüpfen würden, Anwendung finden können.

Welcher Tatbestand, der nicht vorhanden ist, wird denn nun als vorhanden fingiert? — Dies wieder ergibt sich aus den beiden Voraussetzungen, unter denen allein die Fiktion Platz greift. Die erste Voraussetzung hat den Fall im Auge, daß in dringenden Fällen auf einer Station mit Gepäckabfertigung Gepäck unter Vorbehalt späterer Abfertigung angenommen wird, und zwar, wie ausdrücklich gesagt wird, nur ausnahmsweise. In diesem Falle soll das Gepäck gleichwohl schon mit dem Zeitpunkte der Annahme seitens der Bahn als zur Beförderung übernommen gelten. Daraus ergibt sich, daß im Regelfalle das Gepäck im Zeitpunkte der Annahme noch nicht als zur Beförderung übernommen gilt. Im Regelfalle ist vielmehr — wie sich daraus ergibt, daß das Gepäck ausnahmsweise *unter Vorbehalt späterer Abfertigung* befördert wird — die Abfertigung erforderlich, um das Reisegepäck als zur Beförderung übernommen ansehen zu können. Es ist also die Regel, daß nicht die rein tatsächliche Annahme des Gepäcks seitens der Bahn, sondern die dieser Annahme zeitlich nachfolgende Abfertigung des Gepäcks der Zeitpunkt ist, in dem das Gepäck zur Beförderung übernommen ist. Dieser zeitlich nachfolgende Moment der Abfertigung wird, obgleich tatsächlich nicht vorhanden, durch die Fiktion als bereits im Momente der zeitlich voraufgehenden, rein tatsächlichen Annahme des Gepäcks vorhanden unterstellt. Es wird also, um die oben gestellte Frage zu beantworten, der tatsächlich nicht vorhandene Tatbestand der Abfertigung des Gepäcks als vorhanden fingiert.

Daraus aber, daß das Gesetz nur für den Ausnahmefall die Fiktion überhaupt aufstellt, ergibt sich, daß es im Regelfalle das Gepäck erst mit der Abfertigung als zur Beförderung übernommen angesehen wissen will. Hieraus wieder folgt, daß die Eisenbahn die Transportofferte des Reisenden nicht schon im Momente der rein tatsächlichen Annahme angenommen haben will, sondern erst im Momente der Abfertigung. Der Reisegepäckbeförderungsvertrag

kommt also, soweit der Zeitpunkt des Zustandekommens nicht die Art desselben in Frage steht, zustande mit der Abfertigung. Diese Auffassung entspricht auch durchaus dem praktischen Bedürfnisse. Die rein tatsächliche Annahme des Gepäcks ist nur ein notwendiger Durchgangspunkt für die nachfolgende Abfertigung. Ohne Annahme des Gepäcks keine Abfertigung. Die erste Abfertigungshandlung — das Wägen des Gepäcks und das daran sich anschließende Bekleben des Gepäcks mit dem Beklebezettel — bringt den Reisegepäckbeförderungsvertrag zur Entstehung. Bis zur ersten Abfertigungshandlung muß die Eisenbahn das Recht haben, zu prüfen, ob das Reisegepäck den bahnseitig aufgestellten Erfordernissen entspricht, und vom Ausfalle dieser Prüfung den Abschluß des Reisegepäcktransportvertrages abhängig zu machen.

Der § 32 EVO. enthält m. E. eine redaktionelle Ungenauigkeit. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß dem Worte „Annahme" in Abs. 6 nur die Bedeutung einer rein tatsächlichen Abnahme zukommen kann, denn es findet in den dort erwähnten Fällen eben zunächst keine Abfertigung statt. Dagegen ist dem Worte „Annahme" in Abs. 5 die Bedeutung von „Abfertigung" beizulegen, denn ein Gepäckschein wird in dem hier allein interessierenden Regelfalle eben nur bei Abfertigung des Gepäcks erteilt. De lege ferenda wäre also das Wort „Annahme" in Abs. 5 durch das Wort „Abfertigung" zu ersetzen.

Der Reisegepäckbeförderungsvertrag vollzieht sich in der Regel in Verbindung mit einem vom Reisenden abgeschlossenen Personenbeförderungsvertrag. Der Regelfall ist natürlich, daß zunächst der Personenbeförderungsvertrag abgeschlossen wird, da nach Nr. 1 der „Allgem. Ausführungsbestimmungen" zu § 32 EVO. Reisegepäck zu den Sätzen des Gepäcktarifs nur gegen Vorlage der Fahrkarte, die eben erst durch den Abschluß des Personenbeförderungsvertrags erlangt wird, befördert wird. Nr. 5 der „Allgem. Ausführungsbestimmungen" zu § 32 EVO. läßt dagegen die Beförderung des Reisegepäcks auch ohne Vorlage der Fahrkarte zu, allerdings nur zu den höheren Sätzen des Expreßguttarifs. Aber auch in diesem Falle geht die Eisenbahn davon aus, daß ein Personenbeförderungsvertrag abgeschlossen wird, denn die „Allgem. Abfertigungsvorschriften" § 19 Nr. 1c zu § 32 EVO. sprechen bei der Beförderung zu den Sätzen des Expreßguttarifs vom „Reisenden" nicht vom „Auflieferer". Es wird hier nur davon ausgegangen, daß zunächst der Reisegepäckbeförderungsvertrag abgeschlossen wird und dann erst der Personentransportvertrag.

Andrerseits sind aber die Wechselbeziehungen zwischen diesen beiden Verträgen, besonders die Abhängigkeit des Reisegepäckbeförderungsvertrags vom Personenbeförderungsvertrag, nicht der-

artig eng, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag zu einem die rechtlichen Schicksale des Personenbeförderungsvertrags teilenden Anhängsel des letzteren herabsinkt. Vielmehr hat jeder der Verträge seine eigenen rechtlichen Schicksale. Nach § 11 EVO. kann die Eisenbahn von dem bereits abgeschlossenen Personenbeförderungsvertrage wieder zurücktreten aus Gründen, die in der Person des Reisenden liegen: Er beachtet nicht die vorgeschriebene Ordnung, verletzt den Anstand, ist betrunken usw. Dieser Rücktritt vom Personenbeförderungsvertrage hindert aber die Eisenbahn nicht, den auch bereits abgeschlossenen Reisegepäckbeförderungsvertrag gemäß § 34 Abs. 4 EVO. zu erfüllen und das Gepäck erst auf der Bestimmungsstation auszuliefern, anstatt es auf der Aufgabestation (wenn der Reisende bereits dort von der Fahrt ausgeschlossen wird) oder auf einer Zwischenstation (wenn der Reisende erst dort von der Weiterfahrt ausgeschlossen wird) herauszugeben.[20])

Zusammenfassend wird zum Schluß als zweite Voraussetzung für die Erteilung eines Gepäckscheins festgestellt: Der Reisende muß in Verbindung mit dem Personenbeförderungsvertrage unter den Voraussetzungen der §§ 30 Abs. 2, 31 Abs. 1 Satz 1, 32 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 EVO. mit der Eisenbahnverwaltung einen Vertrag abgeschlossen haben, der gerichtet ist auf die Beförderung seines Reisegepäcks nach einer Station einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- oder Nebeneisenbahn Deutschlands.

---

[20]) vgl. Kittel S. 79 Nr. 4.

Dritter Abschnitt.

§ 5.

Form und Inhalt des Gepäckscheins.

Hat nun der Reisende mit der Eisenbahnverwaltung die in den vorhergehenden §§ 3 u. 4 behandelten Transportverträge abgeschlossen, so erhält er nach § 32 Abs. 5 EVO. bei der Annahme des Reisegepäcks durch die Eisenbahnverwaltung von dieser eine als „Gepäckschein" bezeichnete Urkunde ausgehändigt.

Die EVO. selbst enthält keine Bestimmungen über Form und Inhalt des Gepäckscheins. Diese Bestimmungen befinden sich vielmehr in den §§ 17, 23, 24 der für die Handhabung der EVO. erlassenen „Allgem. Abfertigungsvorschriften". — § 17 Abs. 3 sagt: „Der Gepäckschein besteht aus vier Abschnitten: Stamm, Schein, Packmeisterkarte und Beklebezettel. Der Stamm bleibt in der Gepäckabfertigung zurück, den Schein erhält der Reisende als Ausweis, die Karte wird dem Packmeister als Begleitzettel mitgegeben, die Beklebezettel dienen zur Bezeichnung der Gepäckstücke." Von diesen vier Abschnitten interessiert für die vorliegende Abhandlung lediglich der Schein, den der Reisende als Ausweis erhält. Dieser Schein ist „der Gepäckschein" schlechthin. Er allein bildet den Gegenstand dieser Arbeit. Er hat nach Muster 14 der „Allgem. Abfertigungsvorschriften" folgende Form:

Datum	Name der Eisenbahnverwaltung Gepäckschein Nr. ..... über ..... Stück, auf ..... Fahrkarten		Fracht und Frachtzuschlag ℳ | ₰
Zug-Nr.	von ..... nach ..... über ..... ▒▒ ℳ Interesse an der Lieferung		

Die Rückseite dieses Gepäckscheins ist mit drei Sätzen bedruckt. Von diesen drei Sätzen ist nur der mittelste für diese Arbeit von Bedeutung. Er lautet: „Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert."

§ 23 der „Allgem. Abfertigungsvorschriften" handelt von der vereinfachten Gepäckabfertigung. Für diese wird ein vereinfachter Gepäckschein verwendet. Das vereinfachte Gepäckabfertigungsverfahren greift nach Bestimmungen der Abgangsverwaltung neben dem gewöhnlichen Verfahren auf verkehrsreichen Stationsverbindungen Platz. Seine Anwendung ist beschränkt auf ganz besonders geartete Fälle. Diese Fälle interessieren hier nicht.

§ 24 der „Allgem. Abfertigungsvorschriften" handelt von der Mitnahme unabgefertigten Reisegepäcks, die, wie wir bereits gesehen haben, nach § 32 Abs. 6 EVO. zulässig ist. In diesem Falle ist ein vorläufiger Gepäckschein zu verwenden. Er gleicht in der Hauptsache dem gewöhnlichen Gepäckschein. Es ergeben sich jedoch Abweichungen daraus, daß das Gepäck eben unabgefertigt mitgenommen wird. Es fehlen sonach die beim gewöhnlichen Gepäckscheine vorhandenen Rubriken „Gewicht" und „Fracht- und Frachtzuschlag". An Stelle der Angabe „[redacted] ℳ Interesse an der Lieferung" trägt er in großem roten Drucke das Wort „— Unabgefertigt". Von den auf der Rückseite abgedruckten Sätzen würde auch hier wieder allein die Bestimmung interessieren: „Gegen Rückgabe dieses Scheins und Zahlung der etwaigen Fracht wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert".

Vierter Abschnitt.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

A. Formellrechtlich.

§ 6.

Der Gepäckschein eine öffentliche Zeugnisurkunde.

Seiner äußeren Erscheinungsform nach ist der Gepäckschein zunächst weiter nichts als ein Stück Papier, ein körperlicher Gegenstand und somit eine Sache im Sinne von § 90 BGB. Nun ist aber dieses Stück Papier teils bedruckt, teils beschrieben. Diese Schriftzeichen bilden in ihrer Gesamtheit die Fixierung einer Summe von Gedanken. Dadurch wird das tote Stück Papier zur Verkörperung einer Gedankenäußerung. Es erhält damit eine weitere rechtliche Eigenschaft, die ihm sonst — wenn es z. B. unbeschrieben wäre — fehlen würde. Es wird zur Urkunde im technischen Sinne. Der Begriff „Urkunde" ist nun vom Gesetzgeber zwar überaus häufig verwertet, aber von ihm nirgends in seine Begriffsmerkmale aufgelöst worden. Die Begriffsbestimmung ist der Wissenschaft überlassen worden, die ihn für das Gebiet des Zivilrechts und des Zivilprozeßrechtes[21]) dahin zusammengefaßt hat, daß darunter jede Verkörperung einer Gedankenäußerung in Schriftform zu verstehen ist, wobei es gleichgültig ist, auf welchem Material sich diese Verkörperung vorfindet und wie sie hergestellt ist, ob durch Handschrift, Schreibmaschine, Buchdruck usw.

Der Gepäckschein wird von der Eisenbahnverwaltung ausgestellt. Man kann bei der fast völlig durchgeführten Verstaatlichung des Eisenbahnwesens in Deutschland davon ausgehen, daß die Eisenbahnverwaltung in der Regel eine staatliche Verwaltung sein wird. Die staatliche Eisenbahnverwaltung ist aber eine öffentliche Behörde, d. h. eine selbständige mit öffentlichen Funktionen betraute Amtsstelle, die vermöge ihrer Organisation von dem einzelnen physischen Inhaber unabhängig ist.[22]) Da die EVO. in den §§ 32 Abs. 5, 34 Abs. 1 bestimmt, daß dem

[21]) Im Gegensatze zum Strafrechte!
[22]) RGSt. Bd. 18 S. 246 ff. (Ver.-Strafsenate).

Reisenden bei Annahme des Reisegepäcks ein Gepäckschein auszuhändigen und daß das Reisegepäck (im Regelfalle) nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins auszuliefern ist, so ist auch ohne weiteres ersichtlich, daß die Ausfertigung von Gepäckscheinen innerhalb der amtlichen Befugnisse der Eisenbahnbehörde liegt. Deshalb sind die von einer Staatseisenbahnverwaltung in der vorgeschriebenen Form aufgenommenen Gepäckscheine öffentliche Urkunden im Sinne des § 415 Abs. 1 ZPO.[23]) Hieran ändert auch der Umstand nichts, daß im Gepäckscheine ein privatrechtlicher Akt — nämlich der Abschluß eines Reisegepäcktransportvertrags — bezeugt wird, da für den Begriff „öffentliche Urkunde" nicht die Natur des beurkundeten Rechtsverhältnisses, sondern lediglich der Umfang der Amtsbefugnisse des Ausstellers und die Form der Beurkundung entscheidend sind.

Der Gepäckschein als öffentliche Urkunde[24]) hat nach § 437 Abs. 1 ZPO. die Vermutung der Echtheit für sich, d. h. die Vermutung, daß er so, wie er ist, von dem herrührt, den der Beweisführer als Aussteller bezeichnet. Wird diese Vermutung nicht durch einen nach § 292 ZPO. zulässigen Gegenbeweis entkräftet, so ist nunmehr die formelle Beweiskraft des Gepäckscheins wieder verschieden, je nachdem man ihn als eine öffentliche Urkunde über Erklärungen (§ 415 Abs. 1 ZPO.), über behördliche Anordnungen (§ 417 ZPO.) oder über andere tatsächliche Vorgänge (§ 418 Abs. 1 ZPO.) ansieht.

M. E. fällt der Gepäckschein, der von einer Staatseisenbahn ausgestellt ist, unter § 418 Abs. 1 ZPO. Dieser Paragraph regelt[25]) die Beweiskraft derjenigen öffentlichen Urkunden, die weder Willenserklärungen einer Behörde (§ 417 ZPO.) enthalten, noch Erklärungen eines Dritten bezeugen (§ 415 Abs. 1 ZPO.), sondern Zeugnisse über Wahrnehmungen anderer Art oder über die eigenen Handlungen der öffentlichen Behörde enthalten. Der Gepäckschein enthält nun einmal — zunächst nur ganz allgemein betrachtet — ein Zeugnis der Eisenbahnverwaltung darüber, daß sie mit dem Reisenden einen Reisegepäckbeförderungsvertrag des aus dem Gepäckschein ersichtlichen Inhalts abgeschlossen habe: also ein Zeugnis der öffentlichen Behörde über ihre eigene Handlung. Man kann aber auch sagen, der Gepäckschein enthält ein Zeugnis der Eisenbahn darüber, daß der Reisende mit ihr diesen Vertrag abgeschlossen

---

[23]) RGSt. Bd. 37 S. 318 und in JW. 1905 S. 244 Nr. 17; RGSt. Bd. 8 S. 409 (für Fahrkarte in Württemberg).

[24]) Diese Vermutung greift niemals Platz bei den Gepäckscheinen, die sich als Privaturkunden darstellen würden.

[25]) vgl. Gaupp-Stein Anm. I zu § 418.

habe: also ein Zeugnis der öffentlichen Behörde über ihre eigenen Wahrnehmungen.

Die formelle Beweiskraft des Gepäckscheins als einer Zeugnisurkunde ist nun nach § 418 Abs. 1 ZPO. folgende: Die von der öffentlichen Behörde bezeugte Tatsache sowie Ort und Zeit der Ausstellung der Urkunde werden voll bewiesen, soweit sie von der öffentlichen Behörde selbst wahrgenommen oder ihre eigene Handlung sind. Es wird durch den echten Gepäckschein sonach bewiesen:

a) der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags (eigene Handlung der Behörde oder Gegenstand ihrer Wahrnehmung);

b) Ort und Tag des Abschlusses dieses Vertrages (Tatsachen, die Gegenstand der eigenen Wahrnehmung der Behörde sind);

c) Inhalt des Frachtvertrages: Aufgabe- und Bestimmungsstation, Stückzahl des Gepäcks, Gewicht des Gepäcks, Fracht (Tatsachen wie unter b);

d) Interesse des Reisenden an der Lieferung (Tatsache wie unter b).

Dies ist der regelmäßige Inhalt des Gepäckscheins. Nun kann er aber noch enthalten:

e) nach § 31 Abs. 1 Satz 2 EVO. einen Vermerk der Eisenbahn, daß das Gepäck entweder überhaupt unverpackt oder nur mangelhaft verpackt war. Insoweit wird also der Zustand der Verpackung des Gepäcks bewiesen (Tatsache wie unter b);

f) nach § 34 Abs. 6 EVO. auf Verlangen des Reisenden im Falle nicht rechtzeitiger Auslieferung des Gepäcks einen Vermerk der Eisenbahnverwaltung über Tag und Stunde der Abforderung des Gepäcks durch den Reisenden. Insoweit werden also Tag und Stunde der Abforderung bewiesen (Tatsache wie unter b).

Soweit im vorstehenden die Beweiskraft des Gepäckscheins in bezug auf Tatsachen davon abhängig gemacht ist, daß sie Gegenstand eigener Wahrnehmung der beurkundenden Behörde gewesen sein müssen, können jedoch die Landesgesetze das einschränkende Erfordernis der eigenen Wahrnehmung beseitigen.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die Beweiskraft des Gepäckscheins in dem entwickelten Umfange nach § 418 Abs. 2 ZPO. durch den Beweis der Unrichtigkeit der bezeugten Tatsachen entkräftet werden kann, sofern nicht die Landesgesetze diesen Beweis ausschließen oder beschränken.

B. Materiellrechtlich.

§ 7.

Die Bedeutung des Gepäckscheins für die Entstehung, Ausübung, Übertragung und das Erlöschen des Rechts des Reisenden auf Beförderung und Auslieferung des Reisegepäcks und des Rechts der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht.

Die materiellrechtliche Natur des Gepäckscheins ergibt sich aus der Bedeutung, die er für die Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag, für deren Ausübung, Übertragung und Erlöschen hat. Die Rechte aus diesem Vertrage sind nun einmal solche, die bei jedem derartigen Vertrage begriffsnotwendig entstehen müssen. Das ist das Recht des Reisenden auf Beförderung und Auslieferung des Gepäcks und das Recht der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht.[26]) Von den Rechten des Reisenden auf Beförderung und Auslieferung des Reisegepäcks soll das Recht auf Beförderung für die vorliegende Betrachtung ausscheiden, da es in der Praxis kaum je zu Streitigkeiten Anlaß bieten dürfte. Entweder nämlich lehnt die Eisenbahn die Beförderung überhaupt ab, und dann ist überhaupt kein Vertrag und somit auch kein Recht auf Beförderung entstanden, oder sie nimmt das Gepäck zur Beförderung an, in welchem Falle es dann kaum vorkommen dürfte, daß dann noch die Beförderung aus irgendwie gearteten Gründen abgelehnt wird.

Es sind also vorerst nur das Recht des Reisenden auf Auslieferung des Reisegepäcks und das Recht der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht Gegenstand der Betrachtung.

1. Entstehung dieser Rechte.

Diese Rechte entstehen mit dem Abschlusse des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Dieser Vertrag kommt, wie schon gezeigt, zustande mit der Annahme des Reisegepäcks zur Beförderung, soweit sich diese als Abfertigung darstellt. Mit der ersten Abfertigungshandlung ist der Vertrag als geschlossen anzusehen. Nun wird die Aushändigung des Gepäckscheins in der Regel den Abschluß der Abfertigung bilden, jedenfalls aber wird sie schon aus technischen Gründen nie früher als die erste Abfertigungshandlung erfolgen können. Da aber die erste Abfertigungshandlung bereits

[26]) Daran ändert nichts, daß ausnahmsweise Reisegepäck gebührenfrei als „Freigepäck" befördert wird.

den Transportvertrag zur Entstehung bringt und damit zugleich die in Rede stehenden Rechte, so ergibt sich, daß die Aushändigung des Gepäckscheins gänzlich außerhalb des Rechtsbegründungsaktes liegt, mithin für die Entstehung der Rechte irrelevant ist. Es sinkt der Gepäckschein deshalb aber noch nicht auf die Stufe rechtlicher Bedeutungslosigkeit herab, denn er behält immer noch die Bedeutung eines Beweismittels für die Entstehung dieser Rechte. Der Gepäckschein hat die Bedeutung einer schlichten Beweisurkunde hinsichtlich der bereits anderweit zur Entstehung gelangten Rechte.

2. Ausübung dieser Rechte.

Das Recht der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht wird von der Eisenbahnverwaltung unmittelbar nach Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags durch Einziehung der Gepäckfracht ausgeübt, und zwar erfolgt in der Praxis die Aushändigung des Gepäckscheins nur Zug um Zug gegen Entrichtung der Gepäckfracht. In dem Augenblicke, wo der Reisende den Gepäckschein ausgehändigt erhält, ist also das Recht der Eisenbahn auf die Entrichtung der Gepäckfracht durch Ausübung seitens der Eisenbahn bezw. durch Erfüllung seitens des Reisenden bereits wieder erloschen. Wenn also die Aushändigung des Gepäckscheins erst nach der tatsächlichen Ausübung des Rechts erfolgt, so muß der Gepäckschein für die Ausübung dieses Rechts schlechterdings ohne jede rechtliche Bedeutung bleiben.

Von desto größerer rechtlicher Bedeutung ist dagegen der Gepäckschein für die Ausübung des Rechts des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks.

Über die Auslieferung des Reisegepäcks bestimmt § 34 Abs. 1 Satz 1 EVO., daß das Gepäck gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgehändigt wird. § 34 Abs. 2 Satz 1 EVO. erklärt den Inhaber für berechtigt, die Auslieferung des Gepäcks auf der Bestimmungsstation zu verlangen. Es ergibt sich aus diesen Bestimmungen zunächst, daß der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt ist, die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen. Inhaber kann sein entweder der Reisende, der das Gepäck auflieferte, oder eine andere Person. Es stellt sich also der Gepäckschein, zunächst einmal rein äußerlich getrachtet, als eine Urkunde dar, in der der Aussteller (die Eisenbahnverwaltung) dem Inhaber der Urkunde (Reisender oder eine andere Person) eine Leistung (Auslieferung des Reisegepäcks auf der Bestimmungsstation) verspricht. Eine Urkunde solchen Inhalts ist aber ein Inhaberpapier im Sinne von § 793 BGB., wobei der Inhalt der Leistung für die Eigen-

schaft als Inhaberpapier gleichgültig ist,[27]) wenn auch in den weitaus meisten Fällen eine Geldleistung den Gegenstand des Versprechens bilden wird.

Seiner äußeren Form nach ist der Gepäckschein also prima facie ein Inhaberpapier. Diese Auffassung hat auch in der Literatur zahlreiche Vertreter gefunden.[28]) Thöl sagt a. a. O.: „Da der Gepäckschein an Inhaber lautet, so sind die Rechtssätze über Inhaberpapiere anzuwenden", während Endemann a. a. O. ausführt: „Es wird von der Eisenbahn ein Gepäckschein ausgestellt, der nicht auf den Namen lautet, also Inhaberpapier ist". Es läßt sich nicht verkennen, daß diese Auffassung als Ergebnis einer streng logischen Deduktion zunächst besticht. Aber in der Stärke dieser rein logischen Deduktion liegt zugleich auch ihre Schwäche: Es haften diese Schriftsteller an der äußeren Form der Urkunde. Diese äußere Form gibt ihnen recht. Aber auch nur diese äußere Form, sonst nichts.[29]) Dagegen wird ein näheres Eingehen auf das innere Wesen der Inhaberpapiere erkennen lassen, daß der Gepäckschein wohl seiner äußeren Form, nie aber seinem inneren Wesen nach ein Inhaberpapier ist.

Der Aussteller einer Inhaberurkunde verspricht dem Inhaber eine Leistung, wobei es nicht unbedingt erforderlich ist, daß nun die Urkunde die Inhaberklausel ausdrücklich enthält, es vielmehr genügt, daß die Urkunde unzweideutig erkennen läßt, daß der Aussteller dem Inhaber verpflichtet sein will.[30]) Es ist das Charakteristische der Inhaberurkunde, daß bei ihrer Ausstellung der später einmal aus ihr Berechtigte in der Vorstellung des

---

[27]) vgl. Komm. d. RGRäte z. BGB. Anm. 1 zu § 793.

[28]) Thöl S. 113; Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 682; Goldschmidt S. 231; Hertzer S. 39; Wehrmann S. 125.

[29]) Auch nicht die von diesen Schriftstellern in bezug genommene Bestimmung, daß der Inhaber berechtigt sei, die Auslieferung dieses Gepäcks zu erlangen (§ 34 Abs. 2 S. 1 EBO.). Wenn diese Schriftsteller zum Beweise der Richtigkeit ihrer Auffassung auf die Bestimmung sich berufen, so ist dem entgegenzuhalten, daß diese Bestimmung — wie sich aus dem Zusammenhang ohne weiteres ergibt — überhaupt nicht eine Berechtigung im eigentlichen Sinne, nicht einen „Anspruch" des Gepäckscheinsinhabers auf Auslieferung schaffen, sondern lediglich den Zeitpunkt bestimmen will, zu dem der Gepäckscheinsinhaber frühestens zur Forderung auf Auslieferung des Reisegepäcks berechtigt sein soll. Dieser Zeitpunkt ist aber — wie § 34 Abs. 2 S. 1 weiter besagt — erst gekommen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu dem das Reisegepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Bereitstellung sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Der Sinn dieser Bestimmung ist also — im Gegensatz zu der Auffassung der genannten Schriftsteller — vielmehr der, den frühesten Zeitpunkt des Eintritts des Verzugs der Eisenbahn in bezug auf ihre Auslieferungspflicht festzustellen, um unbilligen Anforderungen des Publikums hinsichtlich der Auslieferung des Gepäcks einen Riegel vorzuschieben.

[30]) Komm. d. RGRäte z. BGB. Anm. 1 zu § 793; RG. Bd. 13 S. 154.

Ausstellers nur als eine persona incerta lebt;[31]) der Aussteller will von Anfang an zwar Schuldner einer bestimmten Leistung, nicht aber auch Schuldner einer bestimmten natürlichen oder juristischen Person sein.

Der Umstand aber, daß der Aussteller dem jeweiligen Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will, setzt weiter voraus, daß die Leistung nicht so geartet sein darf, daß sie nur für einen bestimmten Gläubiger von Wert ist, daß sie vielmehr so beschaffen sein muß, daß sie für einen möglichst großen Kreis der Rechtsgenossen von gleichem wirtschaftlichen Werte ist. Andernfalls wäre der Wille des Ausstellers, dem jeweiligen Inhaber eine Leistung zu erbringen, entweder von nur sehr geringer oder gar keiner praktischen Bedeutung. Die Leistung, die versprochen wird, muß also fungibel[32]) sein. Diese Fungibilität der Leistung verkörpern am besten die auf eine Geldleistung gerichteten Inhaberpapiere (z. B. die Reichsbanknoten).

Diese Fungibilität der Leistung erzeugt dann wieder die vom Aussteller in der Regel auch beabsichtigte leichte Verwertbarkeit der Urkunden, die den Inhaberpapieren eigentümliche Zirkulationsfähigkeit.[33])

Es gehört weiter zu den charakteristischen Merkmalen der Inhaberurkunden, daß der Inhaber als solcher berechtigt ist, die Leistung zu fordern. Die Tatsache der Innehabung der Urkunde als solche legitimiert zur Geltendmachung der in der Urkunde verbrieften Rechte im eigenen Namen.[34]) Die Inhaberurkunde ist Trägerin des in ihr verbrieften Rechts.[35]) Ohne die Urkunde also kein Recht aus der Urkunde. Der Besitz der Urkunde ist also zur Verwertung des in ihr verkörperten Privatrechts unbedingt erforderlich. Die Inhaberurkunde ist also zugleich auch Wertpapier.[36])

Alle diese die Inhaberpapiere charakterisierenden Merkmale fehlen nun dem Gepäckschein entweder überhaupt oder sind bei ihm nur in abgeschwächter, verblaßter Form vorhanden.

Die Eisenbahn als Ausstellerin des Gepäckscheins verspricht eine Leistung, die Auslieferung des Reisegepäcks am Bestimmungsorte. Diese Leistung will sie aber durchaus nicht einer persona incerta erbringen, vielmehr geht die Willensrichtung von Anfang an dahin, dem Reisenden, der das Gepäck aufgeliefert hat, dieses auch wieder auszuhändigen. Die Eisenbahn will also von vorn-

---

[31]) vgl. Brunner S. 162; Fuchs S. 19; Jakobi S. 31.
[32]) Fuchs S. 29; Jakobi S. 367.
[33]) Oertmann S. 1009; Jakobi S. 372.
[34]) Planck S. 881.
[35]) Oertmann S. 989; Kuntze S. 316; Fuchs S. 29.
[36]) Brummer S. 147; Jakobi S. 23.

herein an eine wenigstens insoweit individuell bestimmte Person leisten, als sie Identität des auffliefernden Reisenden mit dem Empfänger des Gepäcks als gewollten Regelfall ansieht. Diese Willensrichtung der Eisenbahn ergibt sich mit Notwendigkeit aus der Eigenartigkeit der geschuldeten Leistung. Diese besteht in der Auslieferung von Gepäck, das ein bestimmter Reisender aufgegeben hat. Die Leistung ist also eine solche, an der eigentlich nur der das Gepäck auffliefernde Reisende ein Interesse hat, sonst aber — von ad hoc konstruierbaren Ausnahmefällen soll abgesehen werden — wohl kaum je ein dritter Rechtsgenosse. Diese fast absolute Wertlosigkeit der Leistung für jeden nicht mit dem auffliefernden Reisenden identischen Rechtsgenossen kennzeichnet die Leistung als nichtfungibel. Dieser Mangel der Fungibilität der Leistung raubt aber dem Gepäckschein zugleich die Zirkulationsfähigkeit. Dieser Umstand läßt erkennen, daß der Wille der Eisenbahn gar nicht darauf gerichtet sein konnte, dem Gepäckschein Zirkulationsfähigkeit beilegen zu wollen, die er, wie der Eisenbahnverwaltung sicherlich erkennbar war, eben nie erlangt haben würde.

Mit dem Willen der Eisenbahnverwaltung, nur an eine persona certa zu leisten, steht es aber nur scheinbar im Widerspruch, daß der Gepäckscheinsinhaber als solcher — also eine persona incerta — tatsächlich das Gepäck ausgehändigt erhält, und zwar auch dann, wenn er mit dem auffliefernden Reisenden nicht identisch ist. Geht man nämlich den Gründen nach, die die Eisenbahn bestimmt haben, die Auslieferung des Gepäcks an den Gepäckscheinsinhaber als solchen zuzulassen, so ergibt sich auch hier wieder, daß der Gepäckschein, wennschon auf den Inhaber gestellt, trotzdem kein echtes Inhaberpapier sein soll. Wollte nämlich die Eisenbahn ihren ursprünglichen Willen, das Reisegepäck nur wieder an den auffliefernden Reisenden auszuhändigen, durchsetzen, so müßte sie in jedem einzelnen Falle den Nachweis fordern, daß der Inhaber des Gepäckscheins identisch ist mit dem auffliefernden Reisenden, als dessen Schuldner die Bahn sich ja allein betrachten kann und will. Dieser Nachweis würde aber, wie einer näheren Darstellung nicht bedarf, in vielen Fällen überhaupt nicht, in allen Fällen aber wohl nur unter großen Umständlichkeiten und Weiterungen zu erbringen sein und damit zugleich eine unnötige Verlangsamung der Gepäckauslieferung nach sich ziehen. Es muß aber einerseits der Bahn aus betriebstechnischen Gründen an einer raschen Auslieferung des Gepäcks gelegen sein, andrerseits aber hat daran auch der Reisende das größte Interesse, da ja das Reisegepäck seinen Reisebedürfnissen dient, ausschließlich zum Zwecke der Reise von ihm mitgeführt wird.

Diese Erwägungen haben die Eisenbahn veranlaßt, eine von ihrer ursprünglichen Willensrichtung abweichende Regelung der Gepäckauslieferung herbeizuführen, die eine rasche Abwicklung der Gepäckauslieferung gewährleistet, diese aber doch nicht auf Kosten der Rechtssicherheit des Reisenden erstrebt. Lediglich in Durchführung dieses Gedankens hat die Eisenbahn den Gepäckschein auf den Inhaber gestellt. Dadurch wird erreicht, daß die rein äußerliche Tatsache der Innehabung des Gepäckscheins genügt, um die Auslieferung des Reisegepäcks zu erlangen. Die Innehabung des Gepäckscheins als Voraussetzung für die Aushändigung des Gepäcks kann aber von dem die Gepäckausgabe bedienenden Beamten jederzeit ohne den geringsten Zeitverlust festgestellt werden. Damit ist die im Interesse beider Kontrahenten des Reisegepäcktransportvertrags wünschenswerte rasche Abwicklung der Gepäckauslieferung erreicht: Die Eisenbahn vermeidet eine die Gepäckauslieferung verzögernde Anhäufung größerer Gepäckmassen, dem Reisenden ist die Möglichkeit eröffnet, die Abholung des Gepäcks einem Dritten, z. B. einem Gepäckträger, zu überlassen und die Zeit, die die Abholung des Gepäcks, zumal bei starkem Verkehre, beansprucht, anderweit besser zu verwenden.

Es ist in diesem Zusammenhange nur noch zu prüfen, ob diese Regelung die Rechtssicherheit des Reisenden unangetastet läßt. Die Eisenbahn wird, wie später eingehend zu zeigen sein wird, durch die Auslieferung des Gepäcks an den Gepäckscheinsinhaber von ihrer vertraglichen Verpflichtung zur Auslieferung des Gepäcks an der Bestimmungsstation befreit. Ist der Gepäckscheinsinhaber identisch mit dem aufliefernden Reisenden, so kann natürlich durch die Aushändigung des Gepäcks an den Gepäckscheinsinhaber eine Gefährdung der Rechtssicherheit des Reisenden nicht eintreten, denn dann ist es im praktischen Ergebnisse genau so, als ob die Bahn eine Identitätsprüfung vorgenommen hätte: Es erhält nämlich derjenige sein Gepäck wieder, der an ihm als Reisender allein ein Interesse hat.

Wie ist es aber, wenn Gepäckscheinsinhaber und aufliefernder Reisender nicht identisch sind? Auch in diesem Falle wird, wie hier vorweg bemerkt werden muß, die Eisenbahn durch Auslieferung des Gepäcks an den Gepäckscheinsinhaber von ihrer vertraglichen Auslieferungspflicht befreit. Die Folge davon ist, daß die Eisenbahn dem Reisenden, der, gestützt auf den Reisegepäckbeförderungsvertrag, die Auslieferung des Gepäcks von ihr verlangt, den Einwand entgegensetzen kann, sie habe ihre Verpflichtung zur Auslieferung schon anderweit dadurch erfüllt, daß sie das Gepäck an den Inhaber des Gepäckscheins ausgeliefert habe. Es kann also der Reisende weder sein Gepäck noch einen Wertsersatz dafür von

der Bahn verlangen.[36a]) Es läßt sich nicht leugnen, daß hierin eine Gefährdung der Rechtssicherheit des Reisenden liegt. Dieser zweifellose Mangel der bahnseitigen Regelung brauchte aber nicht dazu zu führen, von dieser Regelung überhaupt Abstand zu nehmen. Wenn nämlich der Reisende in Kenntnis des Umstands, daß die Bahn das Gepäck mit schuldbefreiender Wirkung für sich an den Gepäckscheinsinhaber ausliefert, trotzdem sein Gepäck zur Beförderung ausliefert, so erklärt er sein Einverständnis mit der bahnseitigen Regelung der Gepäckauslieferung und mit den daran von der Eisenbahn geknüpften rechtlichen Folgen. Er muß sich also nach dem[37]) Grundsatze: „volenti non fit iniuria“ behandeln lassen. Dagegen kann auch nicht eingewendet werden, dieses Einverständnis des Reisenden sei nicht ganz freiwillig, da er wegen des tatsächlichen Transportmonopols der Eisenbahn sich mit deren Regelung der Gepäckauslieferung aus praktischen Gründen habe einverstanden erklären müssen. Der Reisende hat es ja jederzeit in der Hand, diese Schattenseite der bahnseitigen Regelung durch sorgfältige Aufbewahrung des Gepäckscheins zu vermeiden. Geht er sorglos damit um, so daß er ihn beispielsweise verliert, so wird der ihm daraus entstehende Verlust mehr seiner Unachtsamkeit als der bahnseitigen Regelung der Gepäckauslieferung zugeschrieben werden müssen. Es zeigt sich also, daß das aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen erfolgte Stellen des Gepäckscheins auf den Inhaber zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß bietet.

Haben wir nun gesehen, daß dem Gepäckschein einmal die für die Inhaberpapiere charakteristischen Eigenschaften der fast in allen Fällen vorhandenen Fungibilität der Leistung und der daraus sich ergebenden Zirkulationsfähigkeit fehlen, so wird andrerseits die weitere Betrachtung zeigen, daß der Gepäckschein, trotz seiner äußeren Form als Inhaberpapier, auch die übrigen den Inhaberpapieren eigentümlichen Wesensmerkmale (Träger des Rechts, Geltendmachung des im Inhaberpapiere verkörperten Rechts im eigenen Namen, Wertpapier) vermissen läßt.

Den Ausgangspunkt dieser weiteren Betrachtung bildet die Bestimmung, daß die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, die Berechtigung des Gepäckscheinsinhabers zu prüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 2 EVO.). Diese Bestimmung faßt ausdrücklich die Möglichkeit ins Auge, daß der Gepäckscheinsinhaber mit dem aufliefernden Reisenden nicht identisch ist, und statuiert auch für diesen Fall (besser

[36a]) Hierbei ist natürlich vorausgesetzt, daß die Bahn nicht etwa in Kenntnis der Nichtberechtigung des Inhabers an diesen das Gepäck ausgeliefert hat. Dieser Fall soll erst später (S. 34) besprochen werden.

[37]) Hier natürlich nur im übertragenen Sinne zu verstehenden.

wohl Ausnahmefall) die Zulässigkeit der Auslieferung des Gepäcks mit schuldbefreiender Wirkung für die Bahn. Die Bahn sagt also: „Du, Inhaber, bist möglicherweise gar nicht mein Gläubiger aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage, ich will Dich aber trotzdem als diesen meinen Gläubiger ansehen und mit der Auslieferung des Gepäcks an Dich meine dem Reisegepäcktransportvertrage entspringende Auslieferungspflicht durch Erfüllung zum Erlöschen bringen dürfen". Der Inhaber als solcher wird also nicht als der auch materiell Berechtigte angesehen, denn sonst wäre die Bestimmung, daß die Bahn zur Prüfung der Berechtigung nicht verpflichtet sein soll, gänzlich überflüssig gewesen. Die materielle Berechtigung des Inhabers des Gepäckscheins auf Auslieferung des Gepäcks wird vielmehr durch Umstände begründet, die außerhalb der Erlangung des Besitzes des Gepäckscheins liegen: nämlich durch den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags mit der Bahn. Wenigstens ist dies der Regelfall. Ausnahmsweise könnte diese Berechtigung z. B. auch entstehen dadurch, daß der aufliefernde Reisende seinen gegen die Bahn begründeten Anspruch auf Auslieferung an den derzeitigen Gepäckscheinsinhaber abgetreten hat. Wie dem aber auch sei, jedenfalls ist daran festzuhalten, daß die Erlangung des Besitzes am Gepäckschein für sich allein niemals auch die Erlangung der materiellen Berechtigung auf Auslieferung nach sich zieht.

Wenn aber der Gepäckscheinsinhaber als solcher nicht auch als der materiell Berechtigte angesehen wird, so ist er auch als solcher — im Gegensatz zum Inhaber eines Inhaberpapiers — nicht berechtigt, die Auslieferung des Gepäcks kraft eignen Rechts zu verlangen, d. h. er kann seine Klage auf Auslieferung des Gepäcks nicht allein auf die Tatsache stützen, daß er Besitzer des Gepäckscheins sei. Gegenüber dieser Klage könnte die Eisenbahn einwenden (warum sie es in der Regel nicht tut, ist oben erörtert worden), sie sei zur Auslieferung des Gepäcks rechtlich verpflichtet nur gegenüber dem Reisenden, der mit ihr den Gepäcktransportvertrag abgeschlossen habe, sie könne eine rechtliche Verpflichtung zur Auslieferung an den Kläger erst dann anerkennen, wenn ihr der Kläger nachweise, daß er identisch mit dem aufliefernden Reisenden sei oder anderweit die Berechtigung auf Auslieferung erworben habe, jedenfalls begründe der Besitz des Gepäckscheins allein diese Berechtigung nicht.

Trotzdem ist aber die Bahn berechtigt, an den Inhaber des Gepäckscheins das Reisegepäck auszuliefern. Ihr gegenüber ist der Gepäckscheinsinhaber als solcher nicht schlechthin der Gläubiger, sondern nur der zum Empfange des Gepäcks Berechtigte. Diese Empfangsberechtigung auf seiten des Gepäckscheinsinhabers als

solchen zeigt aber eine bemerkenswerte Eigentümlichkeit. Sie äußert nämlich nicht, wie es natürlich wäre, rechtliche Wirkungen in der Person des Inhabers als Empfangsberechtigten, sondern es entstehen aus dieser Berechtigung nur rechtliche Wirkungen auf seiten der Eisenbahn. Diese Empfangsberechtigung wirkt einseitig nur zugunsten der Bahn. Die Bahn darf den Gepäckscheinsinhaber lediglich in ihrem eigensten Interesse als ihren Gläubiger ansehen und demzufolge an ihn mit schuldbefreiender Wirkung für sich selbst (daher ihr eigenstes Interesse) das Gepäck aushändigen. Dagegen kann der Gepäckscheinsinhaber mit seiner ihm von der Eisenbahn beigelegten Eigenschaft als Empfangsberechtigter eigentlich gar nichts anfangen. Es liegt nämlich völlig im Belieben der Bahn, ob sie diesem Legitimiertsein zum Empfange einen praktisch greifbaren Inhalt geben will oder nicht. Macht sie von der zu ihren Gunsten statuierten Legitimation des Inhabers zum Empfange des Gepäcks Gebrauch und liefert das Gepäck an ihn aus, so ist es gut. Macht sie aber davon keinen Gebrauch und liefert das Gepäck an ihn nicht aus, so zeigt sich sofort die absolute Unverwertbarkeit dieses bloßen Legitimiertseins des Gepäckscheinsinhabers. Kann nämlich der Gepäckscheinsinhaber außer diesem seinem Legitimiertsein zum Empfange nicht auch seine materielle Berechtigung auf Auslieferung ins Feld führen, so ist der Gepäckschein in seiner Hand ein wertloses Stück Papier. Klar tritt es zutage, daß der Gepäckschein — im Gegensatz zum Inhaberpapier — nicht Träger des Rechts ist, über das er ausgestellt wurde.

In konsequenter Durchführung dieses Gedankens hat deshalb die EVO. ausdrücklich die Möglichkeit geschaffen, die Aushändigung des Gepäcks auch ohne Vorlegung des Gepäckscheins zu erlangen, wenn nur die materielle Berechtigung auf Auslieferung glaubhaft gemacht oder Sicherheit geleistet wird (§ 34 Abs. 5 EVO.). Diese Möglichkeit zeigt weiter, daß der Besitz des Gepäckscheins zur Geltendmachung des in ihm verbrieften Rechts auf Gepäckauslieferung nicht unbedingt erforderlich ist. Es fehlt also dem Gepäckschein — wiederum im Gegensatze zum Inhaberpapier — die Wertpapiereigenschaft.

Wenn aber der Gepäckschein nicht Träger des Rechts auf Auslieferung ist, der Besitz des Gepäckscheins also zur Ausübung des Rechts auf Auslieferung nicht unbedingt erforderlich ist, so kann das Recht auf Auslieferung auch nicht untergehen durch Untergang des Gepäckscheins, sondern nur durch Erfüllung seitens der Bahn. Wäre der Gepäckschein aber Inhaberpapier und damit zugleich Wertpapier, so müßte das Recht auf Auslieferung, weil dann in der Urkunde verkörpert, untergehen durch Untergang des

Gepäckscheins. Die Bahn brauchte also in diesem Falle das Gepäck überhaupt nicht mehr auszuliefern, sie könnte es vielmehr lukrieren. Die Widersinnigkeit dieses Ergebnisses liegt klar zutage.

Zu einem gleich widersinnigen Resultate gelangt man aber auch, wenn man erwägt, daß — wäre der Gepäckschein als Inhaberpapier Wertpapier — andrerseits das Recht auf Auslieferung des Gepäcks nicht untergehen würde durch Erfüllung seitens der Bahn ohne gleichzeitige Aushändigung des Gepäckscheins an die Bahn. Denn es verkörperte eben dann immer noch der in der Hand des Reisenden zurückgebliebene Gepäckschein als solcher das Recht auf Auslieferung. Bei dieser Sachlage müßte aber die Bahn das gleiche Gepäck nochmals ausliefern. Da sie aber dazu wegen der bereits erfolgten Auslieferung außerstande wäre, müßte sie Schadensersatz leisten. In dem einen Falle würde sie also einen Vorteil erlangen, auf den sie kein Recht hätte, im andern Falle aber einen Nachteil erleiden, der ebensowenig im Rechte begründet wäre.

Die vorstehenden Ausführungen haben nun gezeigt, daß und warum der Gepäckschein niemals Inhaberpapier sein kann, sie haben aber gleichzeitig zu dem Ergebnisse geführt, daß er eine Urkunde ist, die das Recht, über das sie ausgestellt ist, nicht verkörpert in dem Sinne, daß der Inhaber der Urkunde als solcher aus ihr berechtigt wird, daß dementsprechend der Aussteller der Urkunde nicht verpflichtet ist, an den Inhaber als solchen zu leisten, dieser letztere vielmehr — und zwar nur zugunsten des Ausstellers — legitimiert erscheint, die immer individuelle, niemals fungible Leistung in Empfang zu nehmen.

In dieser Form aber hat der Gepäckschein den Charakter einer bloßen Legitimationsurkunde.[38] Der Fundamentalunterschied zwischen der Inhaberurkunde und dem Legitimationspapier besteht eben darin, daß die letztere nie Träger des Rechts ist,[39] über das sie ausgestellt ist, und daß der Aussteller an sich an eine persona certa leisten will,[40] wodurch andrerseits bedingt wird, daß die versprochene Leistung individuell bestimmt sein muß. Diese ihn vom Inhaberpapier unterscheidenden Merkmale zeigt aber der Gepäckschein in der reinsten Form.

Während nun die Gegner der hier vertretenen Auffassung, wie oben ausgeführt, durch die äußere Form des Gepäckscheins und die mißverständliche Auslegung der Bestimmung des § 34

---

[38]) vgl. Staub S. 1855; Planck S. 917; Makower S. 1406; Janzer u. Burger S. 62, 64; Eger S. 136; Cosack S. 418, 432; Koch S. 104.

[39]) Fuchs S. 30; Oertmann S. 1010; Komm. d. RGRäte z. BGB. S. 620.

[40]) Planck S. 884; Staudinger S. 1628.

Abs. 2 Satz 1 EVO. dazu bestimmt worden sind, den Gepäckschein als Inhaberpapier anzusehen, gibt Hertzer[41]) für die hier bekämpfte Auffassung eine Begründung, mit der er gänzlich allein dasteht und die deshalb nur der Vollständigkeit halber Erwähnung finden soll. Er sagt: „Der Gepäckschein ist Inhaberpapier, denn die Eisenbahn hat nicht die Befugnis, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen, und es kann somit jeder, der im Besitze des Gepäckscheins ist, die Auslieferung des Gepäcks verlangen". Diese Begründung findet im Gesetz keine Stütze. Es erscheint gegenüber dem klaren Wortlaute des § 34 Abs. 1 Satz 2 EVO. vielmehr absolut willkürlich, diese eben genannte Gesetzesstelle ausdehnend auslegen zu wollen.

Wenn nun auch Hertzer mit seiner Annahme einer absoluten Nichtberechtigung der Bahn zur Prüfung der Berechtigung des Gepäckscheinsinhabers weit über das Ziel hinausschießt, so ist doch andrerseits nicht zu verkennen, daß eine gewisse „Nichtberechtigung" der Bahn zur Prüfung der Berechtigung vorliegt, wenn auch in wesentlich gemilderter Form und in gänzlich anderem Sinne als wie Hertzer diese Nichtberechtigung versteht. Verlangt nämlich die Eisenbahn bei Präsentation des Gepäckscheins vom Inhaber den Nachweis seiner Berechtigung, wozu sie zweifellos berechtigt ist, und verzögert sich durch das Führen dieses Nachweises die Auslieferung des Gepäcks oder wird sie vorläufig überhaupt verweigert, so ist die Bahn für den aus der Verzögerung bezw. der Verweigerung der Auslieferung des Gepäcks dem Reisenden entstehenden Schaden als Verzugsschaden verantwortlich,[42]) da der Reisende am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks verlangen kann, sobald nach Ankunft des Zuges, zu dem das Gepäck aufgegeben war, die zur Bereitstellung und etwa zur zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Da aber die Bahn hinsichtlich der Auslieferung des Gepäcks Schuldner aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage ist, so setzt der hier in Frage stehende Verzug der Eisenbahn nach allgemeinen, auch hier Anwendung findenden Rechtsgrundsätzen als Schuldnerverzug ein Verschulden der Bahn an der Verzögerung der Auslieferung voraus. Dieses Verschulden auf seiten der Bahn wird man dann anzunehmen haben, wenn keine Umstände vorliegen, die den Verdacht begründet erscheinen lassen, daß der Präsentant des Gepäckscheins nicht auch der legitime Inhaber des Gepäckscheins ist. In diesem Falle macht eben die Bahn von dem ihr schlechthin zustehenden Prüfungsrecht auf ihre

[41]) Hertzer S. 39.
[42]) vgl. Eger Anm. 134 zu § 34.

eigne Gefahr hin Gebrauch, da sie ja an sich von dem Regelfalle auszugehen hat, daß der Präsentant des Gepäckscheins auch dessen legitimer Inhaber ist.

Liegt aber begründeter Verdacht vor oder hat sich dieser Verdacht bereits zur Gewißheit verdichtet, dann würde umgekehrt die Bahn gerade durch die anstandslose Auslieferung des Reisegepäcks an den verdächtigen Inhaber sich schadensersatzpflichtig machen. Es kann nicht anerkannt werden, daß die Eisenbahn unter Berufung auf den Buchstaben des Gesetzes, wonach sie allerdings zu einer Prüfung der Berechtigung nicht verpflichtet ist, in Kenntnis der Nichtberechtigung des Inhabers an diesen das Gepäck ausliefert und dadurch nicht nur ihre Verpflichtung aus dem Transportvertrage zum Erlöschen bringt, sondern auch für diesen Fall ihrer Schadensersatzpflicht überhoben wird. Die Bahn würde damit dem Grundsatze von Treu und Glauben direkt zuwiderhandeln. Könnte die Bahn auch unter diesen Umständen sich von ihrer vertraglichen Verpflichtung auf Auslieferung befreien, so würde sie aus dem Transportvertrage ein solches Übermaß von Rechten für sich begründen, daß dieser Transportvertrag eine verzweifelte Ähnlichkeit mit der schon vom römischen Rechte für unwirksam erklärten societas leonina erlangen würde.

Gegenüber der Tatsache, daß die hier vertretene Auffassung allein dem Rechtsempfinden entspricht, kann die von Gumprecht[43]) vertretene gegenteilige Auffassung nur noch ein rein theoretisches Interesse beanspruchen. Gumprecht rechnet den Gepäckschein zu den Legitimationspapieren des § 808 Abs. 1 BGB., für die er die Möglichkeit vindiziert, daß ihr Aussteller sich durch mala fide erfolgende Leistung an den Nichtberechtigten befreien könne, woraus sich dann allerdings für den Gepäckschein die hier abgelehnte Folgerung ergeben würde. Diese Auffassung Gumprechts erscheint verfehlt. Selbst wenn man den Gepäckschein zu den Papieren rechnen wollte, die § 808 BGB. im Auge hat, so steht doch für diese Papiere die für sie von Gumprecht in Anspruch genommene Möglichkeit einer Befreiung von der Verbindlichkeit durch Leistung an den Nichtberechtigten in Kenntnis der Nichtberechtigung in der Wissenschaft keineswegs zweifelsfrei fest.[44]) Zudem kann man aber den Gepäckschein m. E. überhaupt nicht zu den Papieren des § 808 rechnen, da der klare Wortlaut dieses Paragraphen erkennen läßt, daß es sich um Legitimationspapiere

[43]) S. 30

[44]) Für Befreiung treten ein: Planck S. 916; Staudinger S. 1628; Prot. Bd. 2 S. 563, 564; Befreiung wird geleugnet von: Oertmann S 1011; H. Dernburg, Das bürgerl. R. 3. Aufl. 1905—1908 § 149 Nr. 4; O. Gierke, Der Entwurf eines BGB. u. das deutsche R. 1887 S. 190.

mit bekannten Gläubigern handelt, zu denen aber gerade der Gepäckschein nicht gehört.

3. Übertragung dieser Rechte.

Eine Übertragung des Rechts der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht kommt, da sie eine Kreditierung der Gepäckfracht zur Voraussetzung haben würde, in der Praxis nicht vor. Es scheidet deshalb dieser Fall für die vorstehende Betrachtung aus.

Die Bedeutung des Gepäckscheins für die Übertragung des Rechts des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks ergibt sich aus der Eigenschaft des Gepäckscheins als eines Legitimationspapiers. Es fehlt dem Gepäckschein als Legitimationspapier die Wertpapierseigenschaft. Deshalb wird die Übertragung des Rechts nicht beherrscht von dem für Wertpapiere geltenden Grundsatze „Das Recht aus dem Papiere folgt dem Recht an dem Papiere", wonach in erster Linie das Eigentum an dem Stück Papier nach sachenrechtlichen Grundsätzen übertragen wird mit der Wirkung, daß das Recht aus dem Papier demjenigen zusteht, der das Eigentum an dem Papiere erworben hat. Es wird beim Gepäckschein vielmehr in erster Linie übertragen das dem Reisenden aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage zustehende Recht auf Auslieferung des Gepäcks, und zwar erfolgt die Übertragung dieses Rechts nach den für die Abtretung von Forderungen geltenden Grundsätzen, d. h. mit dem Abschluß des Abtretungsvertrags tritt der neue Inhaber des Gepäckscheins als neuer Gläubiger an Stelle des Reisenden (BGB. § 398 Satz 2). Mit dem Abschlusse des Abtretungsvertrags ist die Übertragung des Rechts des Reisenden auf Auslieferung also bereits perfekt geworden. Eine Übergabe des Gepäckscheins ist sonach an sich nicht erforderlich, um die Übertragung des Rechts zustande zu bringen. Der Gepäckschein ist also insoweit für die Übertragung des Rechts bedeutungslos.

Schuldner dieser abgetretenen Forderung ist die Eisenbahn. Der Gepäckschein hat also in der Hand des Reisenden die Natur eines vom Schuldner über die Forderung ausgestellten Schuldscheins. Daraus folgt, daß mit dem Abschlusse des Abtretungsvertrags nach § 952 Abs. 1 Satz 2 BGB. das Eigentum an dem Gepäckschein als den über die Forderung ausgestellten Schuldschein auf den neuen Gläubiger von selbst übergeht. Einer Übergabe des Gepäckscheins bedarf es nicht. Es kann aber der Zessionar die Herausgabe des Gepäckscheins mit der dinglichen Klage sowohl vom Zedenten wie von jedem Dritten verlangen.

Ebenso bedeutungslos wie für diese rechtsgeschäftliche Übertragung des Rechts des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks ist der Gepäckschein auch für die im Wege der Zwangsvollstreckung

erfolgende Übertragung des Rechts. Wird dieses Recht gepfändet, so findet die Pfändung statt — im Gegensatz zur Pfändung von Wertpapieren, wo in erster Linie das Stück Papier als solches nach den Grundsätzen über die Pfändung beweglicher Sachen gepfändet wird — nach den für die Pfändung von Rechten geltenden Grundsätzen der §§ 828 ff. ZPO. Dieses so erworbene Pfandrecht an der Forderung auf Auslieferung erstreckt sich auch auf den Gepäckschein.

4. Erlöschen dieser Rechte.

Das Recht des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks erlischt durch Erfüllung. Für das Erlöschen des Rechts an sich ist also der Gepäckschein ohne jede rechtliche Bedeutung, nur begründet er in der Hand der Eisenbahn eine jederzeit widerlegbare Vermutung, daß die Eisenbahn ihre vertragliche Verpflichtung auf Auslieferung des Gepäcks erfüllt habe.

Das Recht der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht erlischt ebenfalls nur durch Erfüllung, d. h. durch Zahlung der Gepäckfracht. Der Gepäckschein ist also auch hier als gänzlich außerhalb des Erfüllungsgeschäftes stehend für das Erlöschen dieses Rechts rechtlich bedeutungslos. Da sich aber in Anlehnung an die Bestimmung des § 34 Abs. 4 EVO. — wonach die Gepäckfracht bei der Aufgabe des Gepäcks zu entrichten ist — die Aushändigung des Gepäckscheins in der Praxis zu einem „Zug um Zug"-Geschäft gegen Zahlung der Gepäckfracht entwickelt hat, so gewinnt der Gepäckschein in der Hand des Reisenden die Bedeutung eines schriftlichen Bekenntnisses der Eisenbahn, daß sie die Gepäckfracht empfangen habe. In dieser seiner Eigenschaft als Quittung kann aber der Gepäckschein wie jede andere Quittung durch den Nachweis entkräftet werden, daß der Gepäckschein nur in Erwartung der nachträglichen Entrichtung der Gepäckfracht ausgehändigt worden sei. Nur würde dieser Nachweis, ganz abgesehen davon, daß es in der Praxis nie dazu kommen wird, ungleich schwerer zu führen sein als bei der gewöhnlichen Quittung, weil gegen die Eisenbahn immer die Vermutung streiten würde, sie habe aus den gleichen Gründen, die ihr eine Kreditierung der Gepäckfracht praktisch unmöglich machen, den Gepäckschein eben nur gegen Zahlung der Gepäckfracht ausgehändigt.

§ 8.

Rechtliche Bedeutung des Gepäckscheins in sonstiger Beziehung.

a) § 32 Abs. 2 u. 5 EVO.

Der Reisegepäckbeförderungsvertrag ist, wie bereits ausgeführt, lediglich eine Unterart des gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrags.

Aus diesem gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrage trifft nach § 456 HGB. die Eisenbahn die Haftpflicht für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Diese Haftpflicht der Eisenbahn darf nach § 473 Abs. 1 HGB. weder durch die EVO. noch durch Verträge der Eisenbahn mit dem Publikum ausgeschlossen oder beschränkt werden. Die EVO. hat diese Bestimmung respektiert und sich darauf beschränkt, die Bestimmung des § 456 HGB. gleichlautend als § 84 in die EVO. aufzunehmen. Dabei ist allerdings hinter dem Worte „Verlust" das Wort „Minderung" eingefügt. Dies bedeutet aber gegenüber der Bestimmung des § 456 HGB. durchaus keine sachliche Änderung, vielmehr besteht zwischen „Verlust" und „Minderung" nur ein quantitativer Unterschied, da unter Minderung ein nur teilweiser Verlust zu verstehen ist. Es konnte also in § 456 HGB. das Wort „Minderung" weggelassen werden, da in dem Verluste als dem plus die Minderung als das minus mit enthalten ist. Die Aufnahme des Wortes „Minderung" in den Wortlaut des § 84 EVO. ist nur der größeren Deutlichkeit wegen erfolgt. Diese Wiederholung der Bestimmung des § 456 in der EVO. hat aber auch eine große rechtliche Bedeutung insofern, als nunmehr nach § 471 Abs. 2 Satz 2 HGB. gegen den Inhalt des § 84 EVO. Abreden unzulässig sind, mögen sie die Haftpflicht der Eisenbahn verringern oder erweitern. Die Bestimmungen der §§ 84 ff. EVO. über die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes beim gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrage finden nun nach § 35 Abs. 1 EVO. auf den nur eine Unterart dieses gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrages bildenden Reisegepäckbeförderungsvertrag auch hinsichtlich der Haftung insoweit Anwendung, als sie nach der Natur der Sache und mit Rücksicht auf die abweichende Abfertigungs- und Beförderungsweise des aufgegebenen Reisegepäcks überhaupt Anwendung finden können und im 4. Abschnitte der EVO. über die Beförderung von Reisegepäck nicht ausdrücklich über die Haftung für aufgegebenes Reisegepäck besondere Bestimmungen getroffen sind.

Es gelten also für die Bemessung des Schadensersatzes — da darüber der 4. Abschnitt der EVO. keine Bestimmung enthält — die Bestimmungen der §§ 88 ff. EVO. Hiernach hat die Eisenbahn, falls ihr nicht einer der in § 84 EVO. aufgeführten Exkulpationsgründe zur Seite steht, im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung des Reisegepäcks den gemeinen Handelswert und in dessen Ermangelung den gemeinen Wert des Reisegepäcks zu ersetzen, den Reisegepäck derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Be-

förderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht bereits bezahlt und noch zu bezahlen ist.

Die Haftpflicht in diesem normalen Umfange entsteht, wie sich aus § 84 EVO. ergibt, mit der Annahme des Reisegepäcks zur Beförderung. Diese Annahme des Reisegepäcks zur Beförderung, soweit sie sich als Abfertigung darstellt, bildet aber, wie bereits gezeigt, den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Es entsteht also auf seiten des Reisenden das Recht, Schadenersatz zu fordern, bereits mit dem Abschlusse des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Da nun aber die Aushändigung des Gepäckscheins, wie ebenfalls schon erwähnt, nur eine Folgeerscheinung des bereits anderweit zur Entstehung gelangten Reisegepäckbeförderungsvertrags ist, so zeigt sich, daß der Gepäckschein für die Entstehung des Rechts des Reisenden auf Schadenersatz im normalen Umfange des § 88 EVO. ohne jede rechtliche Bedeutung ist.

Es ist nun aber dem Reisenden in § 32 Abs. 2 EVO. die Möglichkeit eröffnet, unter Zahlung der tarifmäßigen Gebühr spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges sein Interesse an der Lieferung anzugeben. Die Folge dieser Angabe ist, daß der Reisende nach dem auch hier mangels diesbezüglicher Bestimmungen im 4. Abschnitte der EVO. für die Bemessung des Schadenersatzes maßgebenden § 93 EVO. außer dem Schadensersatze im Umfange des § 88 EVO. noch weiter Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beanspruchen kann.

Dieser Anspruch im Rahmen des § 93 EVO. entsteht nun aber — im Gegensatz zu dem Schadenersatzanspruche im Rahmen des § 88 — durchaus nicht mit dem Abschlusse des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Dies ergibt sich daraus, daß die Angabe des Interesses an der Lieferung die oben besprochene Wirkung nach § 32 Abs. 5 EVO. nur dann hat, wenn die vom Reisenden bei der Angabe seines Interesses an der Lieferung angegebene Summe nach §§ 93 Abs. 2, 35 Abs. 1 EVO. in Buchstaben an der im Gepäckschein dafür vorgesehenen Stelle durch den die Gepäckabfertigung bedienenden Beamten vermerkt wird. Es genügt also nicht, daß der das Gepäck abfertigende Beamte die Angabe des Interesses an der Lieferung, die immer durch mündliche Erklärung des Reisenden erfolgen wird, einfach stillschweigend annimmt und dadurch als Vertreter der Eisenbahn mit zum Inhalte des über die Beförderung des Reisegepäcks abzuschließenden Transportvertrags macht. Vielmehr kommt der Anspruch des Reisenden aus § 93 EVO. zur Entstehung erst durch den Eintrag

der von ihm angegebenen Summe in den Gepäckschein. Ohne diese Beurkundung im Gepäckschein kein Anspruch des Reisenden aus § 93 EVO. Die Beurkundung im Gepäckschein ist die für die Begründung des Rechts des Reisenden aus § 93 EVO. wesentliche Form. Der Gepäckschein hat also für die Entstehung dieses Rechts des Reisenden die Bedeutung einer Konstitutivurkunde.

Wenn aber dieses Recht des Reisenden aus § 93 EVO. erst zur Entstehung gelangt durch Eintragung der angegebenen Summe in den Gepäckschein, der erst nach Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags ausgehändigt wird, so kann dieses Recht auch seiner rechtlichen Natur nach nicht ein nur seinem Umfange nach erweitertes Recht auf Schadensersatz sein, das sich aus der mit dem Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags zugleich entstehenden Haftpflicht der Eisenbahn ergeben würde. Es muß vielmehr ein neben und nach dem bereits zum Abschluß gelangten Reisegepäckbeförderungsvertrage selbständig zur Entstehung gelangendes Recht sein. In der Tat stellt sich dieses Recht dar als ein Recht aus einem zwischen der Eisenbahn und dem Reisenden neben dem Reisegepäckbeförderungsvertrage selbständig abgeschlossenen Versicherungsvertrag, inhalts dessen der Reisende in Form eines Frachtzuschlages eine Versicherungsprämie zahlt, während dagegen die Eisenbahn die Verpflichtung übernimmt, Schadensersatz nicht nur im normalen Umfange des § 88 EVO., sondern darüber hinaus im Umfange des § 93 EVO. zu leisten.

b) § 31 Abs. 1 EVO.

Nach § 31 Abs. 1 Satz 1 EVO. muß das Reisegepäck sicher und dauerhaft verpackt sein. Entspricht die Verpackung des Reisegepäcks dieser Vorschrift nicht oder ist das Reisegepäck überhaupt nicht verpackt, so kann die Eisenbahn das Reisegepäck mit der Wirkung von der Beförderung als Reisegepäck zurückweisen, daß sie sich von ihrer Haftpflicht für Schäden aus der mangelhaften Verpackung befreit.

Weist die Eisenbahn solches Gepäck nicht zurück, so haftet sie an sich für die Schäden, die aus der mangelhaften Verpackung entstehen. Sie kann aber auch in diesem Falle ihre Haftung dadurch ausschließen, daß sie auf den Gepäckschein einen Vermerk über den Zustand der Verpackung setzt. Die Annahme des Gepäckscheines mit diesem Vermerke seitens des Reisenden gilt als Anerkenntnis dieses Zustandes (§ 31 Abs. 1 Satz 3 EVO.).

Wenn es nun auch richtig ist, daß § 31 EVO. den Ausschluß der Haftung der Eisenbahn nicht ausdrücklich als die Folge des Vermerks über den Zustand der Verpackung bezeichnet, so kann

es doch nicht zweifelhaft sein, daß die gewollte Folge dieses Vermerks eben der Ausschluß der Haftung der Bahn für die aus der mangelhaften Verpackung entstehenden Schäden sein soll. Dies ergibt sich daraus, daß nach § 35 Abs. 1 EVO. die Eisenbahn für Reisegepäck nach den im 8. Abschnitt der EVO. über die Beförderung von Gütern enthaltenen Haftungsbestimmungen haftet. Dort ist aber für den gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrag in § 86 Abs. 1 Ziff. 2 EVO. bestimmt, daß die Eisenbahn nicht haftet bei Gütern, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders im Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind, für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht. Hier bewirkt der Vermerk des Absenders über die Verpackung den Ausschluß der Haftung. Ein solcher Vermerk ist beim Reisegepäck an sich nicht möglich, da der von der Bahn ausgestellte Gepäckschein nicht wie der Frachtbrief beim gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrage vom Absender der Bahn als Begleitbrief ausgehändigt wird, sondern gerade umgekehrt von der Bahn als Bescheinigung über den Empfang des Gepäcks und der Gepäckfracht und als Legitimationspapier für die Rückgabe des Gepäcks dem Reisenden übergeben wird. Wie wir vorstehend unter a) gezeigt haben, sollen aber die Vorschriften des 8. Abschnittes auf das Reisegepäck nur Anwendung finden, wenn sie nach der Natur der Sache und mit Rücksicht auf die abweichende Abfertigungs- und Beförderungsweise für aufgegebenes Reisegepäck überhaupt angewendet werden können. Da beim Reisegepäck aber kein Frachtbrief ausgestellt wird, in den der Vermerk des Absenders über die Verpackung aufgenommen werden könnte, so müßte man an sich eine Anwendung der Bestimmungen des 8. Abschnittes auf das Reisegepäck in diesem Falle verneinen, eben weil die abweichende Abfertigungsweise für Reisegepäck eine analoge Anwendung der für den gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrag geltenden Bestimmungen des 8. Abschnitts der EVO. nicht gestattet.

Diese zwar dem Buchstaben des Gesetzes gerecht werdende Auffassung würde aber zu dem durchaus unbefriedigenden Ergebnisse führen, daß dann der Bestimmung des § 31 Abs. 1 Satz 2, 3 EVO. eine rechtliche Wirkung überhaupt nicht zukäme. Diese Bestimmung wäre dann völlig überflüssig gewesen. Dies kann aber nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein. Man gewinnt aber sofort die richtige Stellung zu dieser Bestimmung, wenn man davon ausgeht, daß die anstandslose Annahme des von der Eisen-

bahn mit dem Vermerke versehenen Gepäckscheins seitens des Reisenden eine der Erklärung des Absenders im Frachtbriefe gleichwertige Erklärung des Reisenden über den Zustand der Verpackung darstellt,[45]) mag der Vermerk auch in Wirklichkeit von der Bahn herrühren. Bei dieser Auffassung ersetzt die anstandslose Annahme des Gepäckscheins durch den Reisenden die im § 86 Abs. 1 Ziff. 2 EVO. erforderte Erklärung des Absenders mit der Wirkung, daß nunmehr — mangels diesbezüglicher Vorschriften im 4. Abschnitt der EVO. — die Bestimmungen des 8. Abschnitts der EVO. auf das Reisegepäck analog anzuwenden sind.

Hieraus ergibt sich dann der Ausschluß der Haftung der Eisenbahn für die aus der mangelhaften Verpackung entstehenden Schäden. Dieses Recht der Eisenbahn, die Leistung von Schadensersatz zu verweigern, entsteht aber nicht etwa schon dadurch, daß das Reisegepäck mangelhaft oder gar nicht verpackt ist. Diese Tatsache allein ändert an der gesetzlichen Haftpflicht der Eisenbahn bei äußerlicher Erkennbarkeit der Mängel der Verpackung gar nichts, wenn nicht die Eisenbahn gerade aus diesem Grunde das Reisegepäck von der Beförderung überhaupt zurückweist. Vielmehr begründet erst die Eintragung des Vermerks über den Zustand der Verpackung in den Gepäckschein seitens der Eisenbahn dieses Recht der Eisenbahn zur Verweigerung der Leistung von Schadensersatz. Ohne diesen Vermerk volle gesetzliche Haftung der Eisenbahn. Nur die Beurkundung des Zustands der Verpackung im Gepäckschein führt den Ausschluß der Haftung für die durch die mangelhafte Verpackung entstandenen Schäden herbei. Wenn man aber den Ausschluß der Haftung positiv als das Recht der Eisenbahn, die Leistung von Schadensersatz zu verweigern, ansieht, so kommt in diesem Sinne dem Gepäckschein für die Entstehung auch dieses Rechtes die Bedeutung einer Konstitutivurkunde zu: Die Beurkundung des Zustands der Verpackung des Reisegepäcks im Gepäckschein ist die für die Begründung des Rechts wesentliche Form.

c) §§ 34 Abs. 6, 36 Abs. 1 EVO.

Nach § 36 Abs. 1 EVO. haftet die Eisenbahn für den Verlust des Reisegepäcks nur, wenn es binnen 14 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Die Tatsache der Abforderung des Reisegepäcks durch den Reisenden innerhalb dieser Frist wahrt ihm also sein Recht auf Schadensersatz wegen Verlust des Reisegepäcks.

[45]) Dies die zutreffende Auffassung von Reindl in Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahnrecht Bd. 17 S. 361 ff.

Dieses Recht unterliegt nur mehr noch der einjährigen Verjährungsfrist des § 98 Abs. 1 EVO., der nach § 35 Abs. 1 EVO. mangels diesbezüglicher Bestimmung im 4. Abschnitte der EVO. auf den Verlust von Reisegepäck analog anzuwenden ist. Der Reisende kann nun nach § 34 Abs. 6 EVO. im Falle nicht rechtzeitiger Auslieferung des Reisegepäcks verlangen, daß ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der Abforderung bescheinigt werden. Er kann dies verlangen, muß es aber nicht verlangen. Wenn es aber sonach nur ins Belieben des Reisenden gestellt ist, ob er diese Bescheinigung herbeiführen will oder nicht, so zeigt das, daß die Eisenbahn nicht darauf ausschlaggebendes Gewicht legt, daß gerade im Gepäckschein die Abforderung bescheinigt sein muß, als vielmehr nur darauf, daß die rechtzeitige Abforderung überhaupt stattgefunden hat. M. a. W., die Eisenbahn will jede tatsächlich erfolgte rechtzeitige Abforderung gegen sich gelten lassen, nicht nur die im Gepäckschein nach Tag und Stunde von ihr ausdrücklich bescheinigte. Es macht also die Eisenbahn die Rechtswirksamkeit der Abforderung nicht davon abhängig, daß sie nach Tag und Stunde im Gepäckschein beurkundet worden ist. Daraus aber ergibt sich, daß dem Gepäckschein für die Tatsache der rechtzeitigen Abforderung lediglich die Bedeutung einer schlichten Beweisurkunde zukommt.

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.